

101130
R. Dir. 437/3.555
OT/ss

Ref: REGLAMENTO DE ATRAQUES DE BUQUES DEL MUELLE OFICIAL DE NUEVA PALMIRA.

Montevideo, 14 setiembre de 2010.

VISTO:

La conveniencia de promover a corto plazo una actualización parcial del Reglamento de Atraques de Buques del Muelle Oficial de Nueva Palmira.

RESULTANDO:

- I. Que el Reglamento de Atraques vigente fue aprobado por Resolución de Directorio 312/3.298 del 04/09/2003.
- II. Que pese al tiempo transcurrido, desde su entrada en vigencia a la fecha ha resultado una herramienta operativa válida, otorgando un tratamiento equilibrado a los derechos adquiridos por los distintos buques, con el retorno de una respuesta clara y no arbitraria para la definición de la programación de las operaciones.
- III. Que la cancelación imprevista de escalas de buques a último momento genera distorsiones en la actividad programada para el atraque asignado.

CONSIDERANDO:

- I) Que en función del notorio crecimiento de las actividades portuarias vinculadas a la exportación de graneles agrícolas, se hace conveniente incorporarle a dicho instrumento aquellas disposiciones que se entiende podrán colaborar para una optimización del aprovechamiento de la infraestructura disponible localmente, y su complementación con el de otras instalaciones del sistema portuario a cargo de la Administración Nacional de Puertos.
- II) Que corresponde a la Administración Nacional de Puertos velar por el normal desarrollo de la actividad portuaria de la instalación a su cargo, adoptando aquellas medidas que coloquen la tarea profesional que ejercen las Agencias Marítimas y los Operadores Portuarios a resguardo de factores exógenos que no están abarcados en el Reglamento de Atraques del Muelle Oficial.
- III) Que en tal sentido resulta necesario prevenir eventuales distorsiones adoptando para ello medidas que inhiban la utilización de prácticas que terminan desnaturalizando los resultados de una herramienta como el Reglamento de Atraques de Buques, que se ha revelado particularmente eficaz para la programación de la actividad portuaria local.
- IV) Que se considera conveniente introducir un tratamiento explícito en materia de los siguientes temas:

- Programación de escalas simultáneas en atraques de Ultramar
- Cesión de turno y pérdida de turno
- Autorización para adelantar operación de granos en Fray Bentos

V) Que adicionalmente a las modificaciones reglamentarias que se propone implementar, se considera pertinente complementar dicha instrumentación con medidas que caen exclusivamente en la competencia de esta Administración.

ATENTO:

A lo expuesto.

El Directorio en su Sesión N° 3.555, celebrada en el día de la fecha;

RESUELVE:

Modificar el Reglamento de Atraque de Buques del Muelle de Nueva Palmira -con la redacción que se detalla a continuación- el cual comenzará a regir a partir de los 10 (diez) días de aprobado y por un plazo de 180 (ciento ochenta) días, en cuyo transcurso se recogerán las opiniones de los usuarios para su eventual actualización:

REGLAMENTO DE ATRAQUE DE BUQUES

PUERTO NUEVA PALMIRA – Muelle Oficial ANP

DECRETO

Los buques que operen en el Puerto de Nueva Palmira deben utilizar los muelles y boyas asignados por la Administración Nacional de Puertos (ANP), en el acto llamado Decreto, de acuerdo con las reglas que aquí se establecen.

1. REPRESENTANTE DEL BUQUE

El agente del buque debe comunicar a la Autoridad Portuaria quién se desempeñará como representante del buque en el Decreto, estableciendo titular y alterno.

2. COMUNICACIÓN DE TIEMPOS ESTIMADOS.

Al solo efecto de la programación de la operativa portuaria, el agente del buque debe comunicar el ETA (tiempo estimado de arribo) y el ETS (tiempo estimado de salida) al Departamento Nueva Palmira, con una antelación no menor a los 5 (cinco) días. Si el buque no pertenece a una línea regular y proviene de puertos del MERCOSUR, la comunicación podrá tener lugar en un plazo no menor a los 3 (tres) días. La información debe ser actualizada por el agente 24 (veinticuatro) horas antes del ETA, y confirmada antes del Decreto correspondiente, debiendo presentar al Departamento Nueva Palmira, la solicitud de servicios debidamente intervenida, en el momento de fijar el CTA (tiempo confirmado de

arribo). Toda variación de ETA dará lugar a adecuaciones del programa en función del mejor aprovechamiento del servicio.

3. INFORMACIÓN A PROPORCIONAR

Al actualizar la información, el agente debe proporcionar los datos y documentos que dispone el Artículo 49 del Decreto 183/994, en particular:

- 3.1. Manifiesto de carga a desembarcar y como mínimo, el último puerto en que hizo escala el buque, debiendo informar expresamente su pasaje por zonas que generen reservas desde el punto de vista sanitario, incluyendo información precisa sobre todas las mercaderías peligrosas (aun las que permanecerán a bordo), y las refrigeradas.
- 3.2. Bultos pesados, si se desembarcarán, y cargas que sobresalen del contorno del buque, si son transportadas a bordo del mismo
- 3.3. Lista de descarga y carga de contenedores llenos y vacíos
- 3.4. Cantidad estimada de removidos a bordo y con uso de muelle, que se realizarán.
- 3.5. Equipos con que cuenta el buque y equipos necesarios para la operación.
- 3.6. Declarar la categoría del buque y calados estimados de arribo y de partida.
- 3.7. Las agencias marítimas, operadores portuarios y demás empresas que deban intervenir durante las operaciones, enviarán a la Autoridad Portuaria una nómina del personal debidamente autorizado para actuar en aquéllas, indicando además los interlocutores habilitados ante la misma.
Si el buque proviene de puertos regionales o del área fluvial, el representante podrá completar la información al confirmar el arribo.

4. INFORMACIÓN DE LA CARGA A EMBARCAR

Con una anticipación de 24 (veinticuatro) horas respecto al CTA (tiempo de arribo), el Agente debe suministrar la información de la carga a embarcar, detallando mercaderías peligrosas y bultos pesados, si los hubiera, y tiempo estimado de las operaciones.

5. OPERACIONES ADICIONALES

Cualquier operación de embarque adicional a las confirmadas, sólo podrá ser realizada si es autorizada por el Capitán del Puerto en consideración a la demanda del muelle asignado.

6. REALIZACION DE DECRETOS

- 6.1. Todos los días lunes, miércoles y viernes, excepto cuando coincidan con días feriados, la Capitanía del Puerto asignará el atraque donde operará cada buque con CTA anterior al siguiente Decreto. El Capitán del Puerto podrá efectuar

decretos especiales cuando la situación lo requiera, teniendo que quedar los mismos registrados por escrito y debidamente fundados.

- 6.2. A los efectos de la programación de las escalas a cumplirse en el Muelle Oficial de Nueva Palmira por parte del Departamento Nueva Palmira, todo buque, que habiendo sido anunciado ante la ANP para operar en dicha instalación portuaria, llegue a la rada de Nueva Palmira, teniendo que esperar la salida de otro buque para poder iniciar su escala, deberá figurar en las actas de las sesiones de Decreto correspondientes como “Decreto”, indicándose asimismo: “A la salida del.....”

7. LABRADO DE ACTA

La asignación de atraques se realizará con la asistencia de los representantes de los buques, labrándose un acta (“Decreto de Muelle”) -- en la que constarán todos los acuerdos a que se llegue entre los agentes, la que deberá ser refrendada por éstos y la Capitanía de Puerto, recibiendo en el acto copia de la misma. Aquellos representantes de otras agencias que lo soliciten recibirán una fotocopia del acta labrada.

8. REGISTRO LLOYD'S

Los buques serán considerados de acuerdo con la categoría del Lloyd's Register. Si hubiera cambio de categoría y no hubiera sido informado al Lloyd's, el agente lo comunicará a la ANP, y ésta asumirá dicho cambio.

9. TURNOS DE OPERACIÓN

A los efectos de este Reglamento, se considerarán turnos correspondiente a cada día, aquellos que finalizan durante el transcurso del mismo: 1^{er} turno (22 a 6 horas); 2^o turno (6 a 14 horas); 3^{er} turno (14 a 22 horas).

10. RÉGIMEN DE PRIORIDADES DE ATRAQUE

Se definen como “Ultramar Norte” y como “Ultramar Sur” del Muelle Oficial a los atraques del lado de ultramar inmediatos a los extremos Norte y Sur, respectivamente. Los atraques del Puerto de Nueva Palmira serán asignados de acuerdo con el siguiente:

Régimen de Prioridades

10.1. Principios generales

Salvo acuerdo alternativo previo entre los agentes, la prioridad de las escalas se regirá por orden de llegada a rada.

En tanto el largo del Muelle Oficial sea insuficiente considerando la eslora de los barcos que deban operar simultáneamente, la interferencia que pudiera acontecer en la operativa será puesta a consideración de la Capitanía de Puerto. Lo mismo acontecerá con los resultados de eventuales acuerdos comerciales entre los agentes que afecten directa o indirectamente la secuencia de atraques, cuyos efectos deberán ser refrendados por la Autoridad Portuaria.

El Capitán de Puerto podrá priorizar la asignación de muelle a aquellos buques que, habiendo sido anunciados en el decreto inmediatamente anterior, requieran de un tiempo de operación no mayor a las 24 (veinticuatro) horas, debiendo el Capitán ordenar la partida del mismo una vez agotado el referido plazo.

10.2. **Asignación excepcional de atraques**

La Autoridad Portuaria podrá decretar atraques con carácter excepcional cuando las características de los buques o las circunstancias lo hagan imprescindible (buques científicos, Operaciones UNITAS, etc.). En tal caso, se comunicará a los agentes la novedad con el mayor tiempo posible.

10.3. **Programación de escalas simultáneas**

Si durante la etapa de programación de actividades, y a efectos de lograr una optimización de la secuencia operativa, surgiera la conveniencia de efectuar dos operaciones simultáneas en el muro del lado de ultramar (Atraques 5 y 6), y ello dependiera de la ubicación de las casillerías de los buques en los extremos del muelle, y fuera del área operativa de aquéllos (Atraque 6 – Ultramar Norte: buque con proa al Sur; Atraque 5- Ultramar Sur, buque con proa al Norte), a solicitud por escrito de las partes beneficiarias, la Capitanía de Puerto podrá determinar dicha modalidad de atraque en el Decreto correspondiente.

En ese caso los costos adicionales que ello le reporte al buque que arribe en primer término, serán por cuenta de los beneficiarios, los cuales deberán constar en forma expresa en dicha solicitud.

En principio se entiende por tales, los buques que compartirán el sector de ultramar del muelle con el primer buque en arribar, aquéllos cuya espera en rada se vea reducida como resultado de dicha operación simultánea, y todo otro eventual interesado en participar voluntariamente del acuerdo.

Este mecanismo sólo será aplicable en forma preceptiva a las solicitudes presentadas hasta el Decreto anterior a aquél en que será decretado el inicio de la operación del primer buque en arribar. En caso contrario, la operación simultánea en las condiciones descritas anteriormente deberá contar con la aprobación expresa del representante de dicho buque en el acta del Decreto correspondiente.

10.4. **Cesión de turno y pérdida de turno**

Todo buque decretado para operar en el muelle de Nueva Palmira podrá -- antes de acceder al mismo -- cambiar el orden de prioridad con el buque que le sigue en la lista del Decreto, cuando no pueda garantizar que están dadas todas las condiciones requeridas para procesar normalmente su operación, en particular, sin carácter taxativo, si el volumen de carga o equipamiento disponible en puerto fuera insuficiente para alcanzar los índices de productividad referidos en el Artículo 15 de este reglamento.

Si el buque no hubiese optado por tal cambio de orden, y la Capitanía del Puerto objetara la productividad de la operación -- medida en cualquier instante de esta última -- se procederá según establece el artículo antes mencionado.

10.5. **Autorización para adelantar operación de granos en Fray Bentos**

Todo buque de ultramar que llegue a la rada de Nueva Palmira para operar con la terminal granelera y, que estando el atraque correspondiente ocupado, su tiempo de espera le permitiera realizar parte de la operación en el Puerto Fray

Bentos, podrá trasladarse a éste último para adelantar su operación, sin perder su turno con respecto a los buques que habrán de operar con esa terminal a continuación del mismo.

En caso de que por razones involuntarias al buque, éste no regresara a tiempo para ocupar el muelle cuando el mismo quedara libre para su operación, se procederá a atracar a los buques por el orden asignado en la lista del Decreto. A partir del momento de su regreso quedará en espera pero sólo hasta que en la secuencia corresponda atracar un nuevo buque de ultramar para operar con la terminal granelera, ingresando a muelle al solo efecto de completar su operación.

Para mantener ese derecho, la agencia deberá comunicar el retraso a la Capitanía de Puerto con por lo menos 8 (ocho) horas de anticipación al arribo inicialmente previsto generándose un nuevo Decreto, donde el buque que viene en carrera desde Fray Bentos ocupará en principio el turno del primer buque de ultramar a ingresar para operar con la terminal granelera.

11. ATRAQUES PRECARIOS.

Siempre que la disponibilidad de muros así lo permita, a solicitud de parte, la Capitanía de Puerto podrá decretar atraques precarios, estableciéndose que para los buques que utilicen este régimen, la agencia deberá coordinar todos los actores intervinientes (prácticos, remolcadores, amarradores, limpieza de muelle, etc.), a fin de dejar el atraque libre 2 (dos) horas antes de la CTA del buque que tiene decretado el muelle, siendo de su cargo los costos que se originen por desatracar el buque.

El no cumplimiento de las condiciones pactadas será pasible de sanción, conforme a lo establecido en los Artículos 18 y 19 del Decreto N° 412/92.

12. COBRO DE MUELLAJE POR INCUMPLIMIENTO DEL CTA

Los buques que pierdan el turno de atraque, por no cumplir con el CTA declarado, deberán pagar la tarifa de muelle correspondiente, desde el CTA incumplido hasta su llegada efectiva a muelle o hasta la hora en que el muelle asignado inicialmente se ocupe, si esto ocurriera antes.

13. EXCEPCIÓN POR CORRECCION OPORTUNA DEL CTA

13.1 Si el representante del buque que pierde el turno por no cumplir con el CTA declarado, hubiera informado el retraso con suficiente antelación para que el aviso llegue a obrar igualmente en beneficio del resto de la actividad, el Departamento Nueva Palmira podrá exceptuarlo de lo prescrito en el Artículo anterior.

13.2 Un buque que ostente la condición de "Decretado", en caso de cancelar su escala en el Muelle Oficial sin que medie razón justificada para hacerlo a juicio de la ANP -- generando con ello algún período de inactividad en la ocupación del atraque previsto para su operación -- no podrá ser exceptuado del cobro de muellaje por incumplimiento del CTA establecido por el numeral 12, inclusive para el caso que lo haga con la antelación en el inciso anterior.

14. ORDEN DE ABANDONO DEL MUELLE POR DEMORAS

Cuando las condiciones meteorológicas lo permitan, todo buque está obligado a iniciar sus operaciones en el primer turno posterior al atraque (incluso domingos y feriados).

En caso de registrarse intensa demanda de muelles, los buques, en su totalidad, deberán iniciar sus operaciones inmediatamente a su llegada dentro del turno de su atraque, y operar ininterrumpidamente -- durante las 24 (veinticuatro) horas del día -- hasta finalizar, si así lo exigen las necesidades del servicio.

En caso que en el tiempo disponible no se hubiese dado cumplimiento a los trámites para el despacho del buque, éstos se continuarán con la nave fondeada. Si no hubiera otro buque decretado a la salida, entonces podrá permanecer atracado hasta finalizar el despacho correspondiente.

La Capitanía de Puerto podrá ordenar el abandono del muelle si no se cumple alguno de estos requisitos.

15. PRODUCTIVIDAD DE LAS OPERACIONES

Las operaciones en el buque y en tierra deben llevarse a cabo con una productividad que nunca será menor a la que, para cada tipo de operación, fije anticipadamente la Capitanía del Puerto de acuerdo con las reglamentaciones vigentes, las que serán corregidas cuando así lo determinen los cambios operativos y las condicionantes actuantes para el caso.

La demora ocasionada por interrupción en el transporte terrestre o manipulación de las cargas, podrá determinar que, si hay otro buque esperando el mismo atraque, el Capitán del Puerto ordene el abandono del muelle al buque atracado.

16. LIBERACIÓN DEL MUELLE

Los buques deben dejar el muelle libre antes de cumplirse las 2 (dos) horas a partir de la finalización de la operación autorizada. Cualquier extensión del tiempo de atraque deberá ser solicitada a la Capitanía de Puerto, que podrá autorizarla cuando sea compatible con la demanda de muelles, o por razones debidamente fundadas inherentes al servicio.

17. RETRASOS POR CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS

Cuando la lluvia, condiciones meteorológicas adversas en general, u otros imponderables, obliguen a interrumpir la operación de un buque, o provoquen demoras ineludibles, el tiempo transcurrido sin operar será descontado a efectos de calcular la productividad, y generará el corrimiento automático de los plazos respectivos, en idéntica medida que la interrupción sufrida por la operación en curso.

La programación de todos los buques consecutivos decretados con CTA será diferida por igual tiempo.

18. TRIPULACIÓN MÍNIMA PERMANENTE

Mientras permanece atracado a muelle, el buque debe mantener, en forma permanente y cualquiera sea su condición, la tripulación necesaria para hacer posible su movilización en forma inmediata.

19. LIMPIEZA DEL MUELLE Y ZONAS OPERATIVAS CONEXAS

- 19.1. Los Operadores Portuarios son responsables de la limpieza del muelle y todas las zonas operativas conexas afectadas por su operación (sendas, explanadas, etc.). Si la limpieza no se completare dentro de las 2 (dos) horas siguientes a la finalización de la operación del buque, la Administración Portuaria decidirá su inmediata ejecución, cargando los costos al responsable.
- 19.2. Si durante la operación en curso, el nivel de limpieza de las zonas afectadas a la misma, hubiera descendido de tal modo que comprometa la ejecución simultánea de otras actividades que tengan lugar en el recinto portuario, el operador portuario a cargo deberá instrumentar medidas paliativas inmediatas sin esperar a la finalización de la operación.
- 19.3. También deberá actuar de ese modo cuando de ello dependa el lograr dar cumplimiento a la limpieza posterior en el plazo establecido.
- 19.4. En todos los casos, el resultado de las tareas de limpieza deberá ser convalidado por la Administración Portuaria

20. DESPEJADO DEL MUELLE Y ZONAS OPERATIVAS CONEXAS

Los operadores portuarios son responsables del despejado inmediato del muelle y zonas operativas conexas una vez finalizada su operación, en cuanto refiere a la presencia o posición de equipos y demás accesorios que puedan obstaculizar o demorar otro atraque u operación. Esta tarea se completará como máximo dentro de las 2 (dos) horas siguientes a la finalización de la operación del buque.

Su no cumplimiento en el plazo indicado será pasible de sanción por parte de la Administración Portuaria, conforme a lo establecido en los Artículos 18 y 19 del Decreto N° 412/92.

21. NORMATIVA APLICABLE

Todo apartamiento de lo establecido en este Reglamento es considerado como infracción y será pasible de las sanciones previstas por la Ley 16.246 y Decretos Nros. 412/992 y 183/994.

La cancelación de una escala en las condiciones descritas en el numeral 13.2 será considerada una infracción del tipo Código AG 14 del Régimen de Sanciones (Boletín Informativo N° 3612) - "Presentación falaz de información o documentos exigidos para la asignación de muelle y para la planificación de operaciones, en perjuicio de terceros", fijándose una sanción monetaria mínima equivalente a 24 (veinticuatro) horas del muellaje correspondiente al buque, y un período de prescripción de 6 (seis) meses, para el caso que la aplicación del Artículo 12 arroje un valor de muellaje a cobrar inferior al que se establece aquí.

Librar Boletín Informativo.

Librar nota al Centro de Navegación.

Cumplido, cursar a sus efectos a la Gerencia General y a las Áreas Sistema Nacional de Puertos y Operaciones Portuarias -Departamento Nueva Palmira-.

Fdo: Ing. Naval Alberto Díaz Acosta – Presidente - Administración Nacional de Puertos.
Dra. Liliana Peirano- Secretaria General Interina- Administración Nacional de Puertos.