

REGLAMENTO DE ATRAQUE DE BUQUES PUERTO DE NUEVA PALMIRA

1. Decreto

Los buques que operen en el Puerto de Nueva Palmira deben utilizar los muelles y boyas asignados por el Departamento Nueva Palmira (DNP) del Área Operaciones y Servicios (ÁOyS), en el acto llamado DECRETO, de acuerdo con las reglas que aquí se establecen.

2. REPRESENTANTE DEL BUQUE

El propietario, Armador o Agente del buque debe comunicar quien se desempeñará como representante del Buque en el Decreto, estableciendo Titular, primer suplente y segundo suplente. El Representante debe identificar ante la ANP al Armador del buque y presentar la documentación que acredite su representación cada vez que la ANP lo disponga.

3. REPRESENTANTE DE TERMINAL PORTUARIA

No aplica (a la fecha de la aprobación del presente Reglamento, no existen terminales concesionadas dentro del Recinto Portuario de Nueva Palmira).

4. COMUNICACIÓN DE TIEMPOS ESTIMADOS.

Al efecto de la programación de la operativa portuaria, el Representante del Buque debe comunicar el ETA (Tiempo estimado de Arribo) y el ETS (Tiempo estimado de Salida) al Departamento Nueva Palmira en el SGPM, con una antelación no menor a 2 (dos) días.

En caso de realizarse un cambio de Agencia la nueva Escala mantendrá la fecha de la anterior a los efectos del régimen de prioridades.

La información debe ser actualizada por el Representante 24 (veinticuatro) horas antes del ETA, y confirmada antes del Decreto correspondiente.

El incumplimiento de estas comunicaciones en tiempo y forma determinará la pérdida de derecho de prioridad según el régimen establecido en los numerales 12 y 15.

5. INFORMACION A PROPORCIONAR

Al actualizar la información el Representante debe proporcionar los datos y documentos que dispone el Art. 60 del Decreto 183/94, en particular:

- 5.1** - Manifiesto de Carga a movilizar, incluyendo cargas peligrosas y refrigeradas.
- 5.2** - Bultos pesados, si se desembarcarán y cargas que sobresalen del contorno del buque, si son transportadas a bordo del mismo.
- 5.3** - Cantidad estimada de removidos de abordó y con uso de muelle que se realizarán.

- 5.4 - Equipos con que cuenta el buque y equipos necesarios para la operación.
- 5.5 - Calados estimados de llegada y de partida.
- 5.6 - Los 10 puertos anteriores o todos los puertos anteriores desde la última vez que estuvo en el Puerto de Nueva Palmira, a excepción de las Barcazas las cuales deberán indicar el último puerto anterior.
- 5.7 - El puerto de destino o en su defecto, el atraque siguiente, correspondiente a los muelles de ANP-Nueva Palmira o a las Terminales ubicadas a ambos lados de los mismos, al finalizar la operación solicitada.
- 5.8 - Rol (Lista de Tripulantes), indicando quién es el OPB, previo al inicio de las operaciones.
- 5.9 - Todas las operaciones previstas: reparaciones, cuando se solicite para máquinas con autorización de COTEC, aliste, carga o descarga, cambio de tripulantes, operaciones con la certificación OSRO cuando corresponda según Disposición Marítima 157, etc. Si el buque proviniera de puertos fluviales aguas arriba o abajo el Representante podrá completar la información al confirmar el arribo.
- 5.10 - Para todo ingreso de buque pesquero de bandera extranjera al Puerto de Nueva Palmira, se deberá cumplir con lo establecido en el Decreto 289/010 del 29/9/2010.
- 5.11 - Expectativa de atraque específico en que pretende operar el buque, indicando orden preferencial de otros alternativos si los hubiera.
- 5.12 - Manga y Eslora si difiere de lo declarado en el Registro Lloyd.
- 5.13 - Tiempo estimado de operación.
- 5.14 - Si el buque realiza carga de graneles en otro puerto nacional y completará en Nueva Palmira.

6. INFORMACIÓN DE LA CARGA A MOVILIZAR

Con una anticipación de 24 horas al CTA (Tiempo de llegada confirmado), el Representante debe suministrar la información de la carga a movilizar.

7. OPERACIONES ADICIONALES

Cualquier operación adicional a las confirmadas sólo podrá ser realizada si se autoriza considerando la demanda del muelle asignado.

8. REALIZACIÓN DE DECRETOS

Todos los días, excepto domingos y feriados no laborables, el Departamento Nueva Palmira asignará el atraque donde operará cada buque con CTA anterior al siguiente Decreto.

El DNP podrá efectuar Decretos Especiales cuando la situación lo requiera, teniendo que quedar los mismos registrados por escrito y debidamente fundados, además de figurar en el SGPM conjuntamente con el resto de los Decretos.

El Decreto quedará firme, salvo que existan observaciones por parte del Capitán de Puerto o de los jefes del DNP, en un plazo no mayor a 2 horas desde que se ponga a su consideración.

La hora establecida del Decreto es a las 10 am, salvo que medien razones que justifiquen el corrimiento del horario, el cual será comunicado previamente por el DNP.

A los efectos de la programación de las escalas a cumplirse en los muelles oficiales de Nueva Palmira por parte del DNP, 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 "Decretado", indicándose asimismo: "a la salida de..."

9. LABRADO DE ACTA

La asignación de atraques se realizará con la presencia 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 Representantes, la que deberá ser refrendada por éstos, siendo obligatoria para todos. El DNP entregará a aquellos representantes que lo soliciten una fotocopia del acta labrada.

Si un representante de buque no estuviera de acuerdo con la asignación, deberá plantear su disconformidad en el acta y firmarla.

10. REGISTRO LLOYD'S

Los buques serán considerados de acuerdo con la categoría del Lloyd's Register of Shipping, o con base en la documentación respaldatoria de los buques (Certificado de Navegabilidad u otros traducidos al español) que el Agente o Armador proporcione en los casos donde las naves no figuren en dicho Registro. Si se declara que se realizará un tipo de operativa diferente a la de su categoría, el Representante lo deberá comunicar por los medios establecidos, al anunciar la escala a la ANP. Ésta asumirá dicho cambio para esa escala.

11. ASIGNACION DE ATRAQUES EN TERMINALES CONCESIONADAS.

No aplica (a la fecha de la aprobación del presente Reglamento, no existen terminales concesionadas dentro del Recinto Portuario de Nueva Palmira).

12. RÉGIMEN DE PRIORIDADES DE ATRAQUE

Se definen como "Ultramar Norte" (comprendido entre Bitas 16 a 27) y como "Ultramar Sur" (Bitas 5 a 15) del Muelle Oficial a los atraques del lado de ultramar inmediatos a los extremos Norte y Sur, y como interiores a los comprendidos entre Ultramar Norte interior (Bitas 28 a 39), Muelle de

Transferencia Norte (Bitas 40 a 51), Muelle de Transferencia Sur (Bitas 1 al 4) y Muelle Costero (Bitas 52 a 59). Los atraques del Puerto de Nueva Palmira serán asignados de acuerdo con lo siguiente:

12.1 - Principios generales: Salvo acuerdo alternativo previo entre los agentes, el que deberá documentar ante el DNP, la prioridad de las escalas se regirá por orden de llegada a Rada Nueva Palmira.

En el caso de los buques cuya operativa prevista sea movilizar graneles líquidos, con una duración estimada de hasta 20 horas, los mismos tendrán prioridad de atraque en el Muelle Ultramar Sur, decretándose a la salida del buque que esté operando en este muelle cuando éstos se encuentren en la Rada de Nueva Palmira.

En tanto el largo de los muelles sea insuficiente considerando la eslora de los barcos que deban operar simultáneamente, la interferencia que pudiera acontecer en la operativa será puesta a consideración del DNP.

En casos en los que se tenga una posición de atraque y una posición de fondeo disponible, los buques podrán estar en condiciones de ponerse "en carrera", la que se dispone en el artículo 15 del presente.

En casos en los que sólo se tenga una posición de muelle disponible y por falta de posición de fondeo en Rada de Nueva Palmira sólo se permitirá autorizar a subir a un buque, se asignará el muelle al buque con el primer CTA a Nueva Palmira.

Los buques que estén a la espera en la Rada de Montevideo, la prioridad de subida estará dada por la llegada al Cuadrante.

12.2 - Para todos los atraques: Cuando un buque que haya sido decretado: "a la salida" de otro y no pueda atracar en el período abarcado por ese decreto debido al incumplimiento de la ETS del barco precedente, mantendrá tal condición en el siguiente decreto si cumplió su CTA.

Los buques de ultramar tendrán prioridad frente a los buques de cabotaje en los muelles de ultramar.

Los buques de cabotaje de bandera Nacional, Paraguaya o Boliviana tendrán una prioridad de atraque de 6 horas frente a otros buques extranjeros de cabotaje.

Si el barco/barcaza de cabotaje operó previamente en el mismo viaje en alguno de los puertos administrados por esta ANP, quedará primero en su categoría para el día que anuncia su arribo en el Puerto de Nueva Palmira.

En el caso de que las condiciones operativas lo requieran, el DNP determinará la banda sobre la que obligatoriamente deberá atracar el buque.

Todo buque que sea anunciado en igual o similar período para otro puerto administrado por la ANP, perderá la prioridad en el primer puerto anunciado, considerándose nula la solicitud de atraque, excepto en aquellos casos en que dicho buque manifieste de antemano que completará la carga a granel (top Off) en Nueva Palmira.

Los buques que no vayan a realizar una operación comercial de carga y/o descarga (Importación, exportación, tránsito o trasbordo), serán decretados precarios.

Cualquier tipo de buque no considerado en este artículo, a excepción de remolcadores, dragas, gánguiles, grúas flotantes, y embarcaciones menores, podrá ser asimilado por el DNP a alguno de los tipos referidos.

Las situaciones no previstas o cuya interpretación ofrezca dudas serán resueltas por el Área Operaciones y Servicios procurando la mayor eficacia y eficiencia de las operaciones en su conjunto.

12.3 - Autorización para adelantar operación de granos en Fray Bentos:

Todo buque de ultramar que llegue a la Rada de Nueva Palmira y que esté anunciado para operar con la terminal granelera 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 operarán en 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 este derecho, la agencia deberá comunicar el retraso al DNP o 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.

13. ATRAQUE DE BUQUES CRUCEROS

No aplica en este puerto.

14. ATRAQUE BUQUE PORTACONTENEDORES

Para la asignación de muelles a buques porta contenedores se tendrá en cuenta las posibilidades operativas de los mismos, sus dimensiones, las características de los muelles y los equipos disponibles en tierra para su debida atención por parte del/los operador/es designado/s.

15. CARRERA ENTRE BUQUES

La realización de carrera entre buques se restringirá a aquellos casos en que la diferencia entre los CTA respectivos sea menor a 6 horas. Cuando aquella diferencia fuese de 6 horas o más, se asignará el muelle al buque con el primer CTA, asumiendo el DNP la veracidad de la información aportada por los representantes, la que podrá ser objeto de revisión de acuerdo con la posición del buque según la información aportada por el AIS.

Seguidamente, se establece la forma en que se asignan los atraques en cada caso y cómo se procederá si se constatará que los CTA comunicados no hubieren sido veraces:

15.1 - Si los representantes de dos o más buques solicitan un mismo atraque con idéntico derecho de acuerdo con el régimen de prioridades, la diferencia entre los CTA es menor a 6 horas, el muelle este libre, y siempre y cuando PNN – Nueva Palmira autorice a subir 2 buques (uno al atraque y el otro al fondeo); se asignará el muelle al que llegue primero a la zona denominada “Cuadrante” en Montevideo o la propia Rada de Nueva Palmira. En el decreto se especificará “en carrera” y en el mismo Decreto se definirá el atraque fondeo del buque que llegue más tarde en la posición disponible, quedando decretado a la salida del que ganó la carrera para el mismo atraque.

15.2 - Para los buques de cabotaje, fluviales y barcasas de bandera Nacional, Paraguaya o Boliviana que indiquen en la sesión de Decreto que operarán en muelles públicos de cabotaje, tendrán prioridad de atraque sobre otro de la misma clase.

16. ATRAQUES PRECARIOS

Para los buques que utilicen este régimen, su Representante deberá coordinar con todos los actores que intervendrán (prácticos, remolcadores, amarradores, limpieza de muelle, etc.), a fin de dejar el muelle libre 2 (dos) horas antes el CTA declarado por el buque que lo desplaza, siendo de su cargo los costos que se originen por desatracar el buque.

En el caso que el CTA del buque para el que se decreta el atraque sea postergado, se utilizará la última confirmación al solo efecto de contabilizar el tiempo requerido para dejar el muro libre.

Siempre que la disponibilidad de muros así lo permita, si en un mismo Decreto el Representante de un buque solicita atraque en un muelle decretado para otro buque con mayor prioridad y con CTA posterior, el DNP podrá otorgarlo con carácter precario.

Los buques de bandera Nacional, Paraguaya o Boliviana fuera del período de operación, estarán en condición de atraque precario, pudiendo ser asignados a un muelle si hubiese disponibilidad, en caso contrario se dispondrá el fondeo.

17. PÉRDIDA DE LA PRIORIDAD

Cualquiera sea el caso, una demora en arribar a la Rada mayor a las 6 (seis) horas desde el CTA declarado, implicará que el buque decretado sea desplazado por el que le sigue en orden de prioridad.

Todo buque decretado para operar en un atraque del puerto de Nueva Palmira, antes de acceder al mismo debe asegurarse que estén dadas todas las condiciones requeridas para procesar normalmente su operación, en particular sin carácter taxativo: el volumen o flujo de carga, suficiencia del equipamiento a utilizar para alcanzar la productividad requerida, inspección de bodega (o certificación de su condición), etc.

Cuando todo ello no pueda garantizarse, deberá comunicarlo en la primera oportunidad al DNP, siendo desplazado por el que le sigue en orden de prioridad.

El buque desplazado conservará su grado de prioridad frente a los restantes buques, excepto en los casos considerados en el numeral 15.2.

18. COBRO DE MUELLEJE POR INCUMPLIMIENTO

Los buques que no cumplan el CTA declarado, deberán pagar la tarifa completa del muelle correspondiente, desde el CTA incumplido hasta su llegada efectiva a muelle, o hasta la hora en que el muelle asignado inicialmente se ocupe, o hasta el próximo decreto, lo que ocurra antes.

Se exceptuará del pago a los buques que cumplan con el CTA anunciado a Rada y no puedan atracar por causas no imputables al buque.

19. EXCEPCION POR CORRECCIÓN OPORTUNA DEL CTA

Si el Representante del buque que pierde el turno por no cumplir con el CTA anunciado, hubiera comunicado su incumplimiento con una antelación mínima de 3 (tres) horas al CTA anunciado, el Área Operaciones y Servicios podrá exceptuarlo de lo prescrito en el numeral anterior si se verifica una causa justificada. La comunicación será realizada mediante el envío de un correo electrónico al Departamento Nueva Palmira y deberá ser firmada el primer día hábil siguiente.

El Departamento Nueva Palmira llevará registro de los incumplimientos de los CTA anunciados.

20. INICIO Y CONTINUIDAD DE LA OPERATIVA

20.1 - Los buques deben iniciar sus operaciones (incluido el armado de los equipos) durante las primeras 2 horas a contar desde la hora de atraque (o desde el CTA si llegó antes). Vencidas las 2 horas sin actividad se configura incumplimiento de esta normativa, dando lugar a la intimación inmediata de comienzo de operaciones. En su defecto, se aplicará una astreinte de USD 500 (quinientos dólares americanos) por cada hora o fracción de atraso injustificado, sin perjuicio de la facultad de la Capitanía de Puerto de Nueva Palmira o del ÁOyS de ordenar el abandono del muelle por razones operativas. Todo esto siempre y cuando haya buques esperando para operar en el mismo muelle decretado.

20.2 - Una vez iniciadas las operaciones deben desarrollarse en forma continua y con el mejor rendimiento. La Capitanía de Puerto de Nueva Palmira o el ÁOyS tendrán facultades suficientes para ordenar el abandono del muelle si no se cumplen estas condiciones.

El representante podrá solicitar una dispensa de estas obligaciones por razones justificadas, a lo que el DNP podrá acceder en forma excepcional, sólo si la demanda de muelles y las necesidades del servicio lo hacen posible.

21. ATRAQUE PARA REPARACIÓN DE BUQUES

Excepcionalmente, el DNP podrá asignar atraque para reparaciones a flote cuando el representante del buque lo solicite por escrito, con fundamentos que a juicio de aquel Departamento justifiquen la excepción, siempre que las necesidades del servicio lo hagan posible, estableciendo en ese caso la información específica requerida y condiciones a las que quedará sujeta la autorización.

Se deberá nominar el taller naval habilitado responsable de los trabajos.

Las reparaciones serán calificadas como mayores o menores por la COTEC.

21.1 - Reparación Menor: Se define como reparación menor a toda aquella reparación que puede ser llevada a cabo con el buque a flote en un plazo no mayor a los 7 días corridos. El solo petitorio de muelle para este fin implica el compromiso del representante del buque de terminar los trabajos de reparación en el referido plazo y abandonar el muelle sin ninguna dilación. No se admitirán más de dos solicitudes consecutivas por reparaciones menores.

21.2 - Reparación Mayor: Se define como reparación mayor a toda aquella reparación que deba ser llevada a cabo en un plazo mayor a los 7 días y menor a los 30 días corridos. Las reparaciones mayores se autorizarán con la previa presentación, por parte del interesado, de un certificado expedido por la Dirección Registral y de Marina Mercante, donde conste qué reparación debe realizarse y se indique que la misma puede efectuarse con el buque a flote. El solo petitorio de muelle con esta modalidad implica el compromiso del representante del buque de terminar los trabajos de reparación en el plazo autorizado, no mayor a los 30 días corridos, y de abandonar el muelle sin ninguna dilación. No se admitirá una nueva solicitud consecutiva bajo este régimen.

22. ATRAQUE O FONDEO DE BUQUES SIN OPERACIÓN COMERCIAL

La permanencia en puerto de buques sin actividad comercial por más de 10 días y hasta un máximo de 180, deberá ser gestionada ante el DNP de acuerdo con el siguiente procedimiento y con una antelación de 5 días como mínimo:

- 1) Presentación de la solicitud por el Representante del buque, con facultades de disposición suficiente, por nota fundada, en la que se incluirán copia de los certificados de casco y máquinas (en idioma español o inglés) y P&I.
- 2) Los buques pesqueros deberán cumplir con la Disposición Marítima 112 vigente o las que se dicten en el futuro en la materia, relativas al buen estado de la planta frigorífica.
- 3) Previo a ser decretado, o realizar el fondeo si previamente hubiese estado en una operación comercial, los representantes de los buques presentarán ante la Unidad Asesoría Técnica originales de póliza y recibo de pago de una póliza de seguros que cubra el riesgo de responsabilidad civil, por un capital de USD 1:000.000 con un sub-límite de USD 500.000 por daños al medio ambiente, debiéndose dar cobertura para el reflotamiento y remoción de restos, salvo que esté cubierto por el P&I. El vencimiento deberá ser por un período superior a

una vez y media el término de la estadía solicitada. La misma se deberá contratar en compañías aseguradoras radicadas en el Territorio Nacional en la modalidad de previo pago y se deberá incluir como coasegurado a la ANP.

- 4) Los buques de bandera nacional (con excepción de los pesqueros) que posean esta cobertura contratada en aseguradoras internacionales deberán presentar copia de la póliza con su respectiva traducción al idioma español, endoso; incluyendo a la ANP como coasegurado, detalle de los capitales de coberturas solicitados por Responsabilidad Civil y por daños al medio ambiente.
- 5) Los representantes deberán asegurar la disponibilidad de traductores para garantizar la comunicación con todos los tripulantes las 24 horas del día y durante la permanencia del buque.
- 6) Con suficiente antelación al vencimiento de las pólizas correspondientes, el Representante del buque deberá iniciar las gestiones necesarias para dar continuidad a la cobertura de la póliza de seguros con que iniciar su escala en el puerto de Nueva Palmira, dando conocimiento formal de dicha tramitación a la ANP, mediante comunicación cursada a la Unidad Asesoría Técnica con copia al DNP. Todo buque que no disponga de las pólizas vigentes de acuerdo con las exigencias establecidas, deberá abandonar el puerto de forma inmediata.

22.1 AMARRADERO DE BARCAZAS

- 22.1.1** Las boyas de amarre serán numeradas del 1 al 4, de Sur a Norte, respectivamente.
- 22.1.2** Entre las boyas 1 y 2 será denominado AMARRADERO A, entre las boyas 2 y 3 será denominado AMARRADERO B y entre las boyas 3 y 4 será denominado AMARRADERO C.
- 22.1.3** El amarradero será autorizado para todo convoy, el que ingresará y se despachará en su conjunto.
- 22.1.4** La solicitud de amarradero se hará de acuerdo al presente Reglamento, otorgándose prioridad de asignación a las barcasas cuyo origen o destino sean los muelles administrados por la ANP. Al momento de ser decretado el convoy al amarradero en sesión de decretos NP, el operador designado al amarre-desamarre y el personal afectado deberán cumplir con lo indicado en numerales 22.1.19 y 22.1.20.
- 22.1.5** El amarre entre boyas está habilitado hasta 16 barcasas de 60 metros de eslora y 13 metros de manga, con un calado máximo de 3 metros. En caso de barcasas de diferentes dimensiones éstas

deberán posicionarse en correspondencia con barcazas del mismo tamaño. En todos los casos y en todo momento deberá asegurarse de la correcta trabazón de las eslingas de acero y cabos, principalmente en caso de amarrar barcazas en lastre con barcazas cargadas otorgando la suficiente resistencia para evitar que ante un desmejoramiento climático las barcazas se desprendan del convoy armado.

- 22.1.6** La forma de amarre será de un convoy de hasta 240 (doscientos cuarenta) metros de eslora y 50 (cincuenta) metros de manga, compuesto de 4 (cuatro) barcazas de manga, de W a E por 4 (cuatro) barcazas de proa de S a N.
- 22.1.7** Las barcazas por convoy irán amarradas entre sí cada una con su barcaza más próxima (de S a N y de W a E), oficiando como un sólo buque.
- 22.1.8** El convoy tendrá por lo menos cuatro cabos de amarre, que oficiarán como largos de cada línea de barcazas (S a N) a cada boya. No se podrá hacer firme en las bitas auxiliares de cada boya.
- 22.1.9** Se realizará una operación por vez por amarradero. Una vez finalizada una operación y siendo apropiada la condición del tráfico marítimo, se solicitará autorización al Centro de Control Marítimo Nueva Palmira para realizar la próxima operación, las cuales se realizarán con buenas condiciones de tiempo incluyendo altura de ola y corriente.
- 22.1.10** Para el caso de que el remolcador madre deba zarpar de puerto, y las operaciones se realicen con remolcadores de bandera uruguaya, se deberá nominar un remolcador con suficiente potencia de máquinas para atender cualquier inconveniente del convoy en el amarradero. Debiendo estar equipado con capacidad para iluminar la zona de trabajo.
- 22.1.11** El remolcador nominado podrá realizar el tráfico de sus barcazas debiendo retornar al amarradero a fin de permanecer a la orden por seguridad del convoy. El DNP, de consuno con la Capitanía de Puerto y la P.N.N, podrá habilitar en forma excepcional y por razones debidamente fundadas el atraque del remolcador a la orden en otro lugar distinto al amarradero.
- 22.1.12** No se sobrepasarán las 4 barcazas amarradas de manga y se evitarán las desigualdades entre líneas, debiendo permanecer en bloque todo el convoy armado. Si se constatan barcazas fuera de la línea del bloque armado se podrá ordenar el retiro de las mismas del amarradero. El remolcador siempre tomará las

barcazas con proa contra la corriente en casos de maniobras con destino al Muelle Oficial o al Muelle de ONTUR S.A., una vez liberadas las barcazas, se amadrinarán de forma tal que se conforme un convoy de 4 (cuatro) barcazas, 2 (dos) de manga y 2 (dos) de eslora como máximo; en caso de que el destino de las barcazas sea el Muelle de Corporación Navíos S.A., se permitirán maniobras de hasta 16 barcazas amadrinadas (4 de eslora por 4 de manga); siempre con previa coordinación de los Agentes Marítimos con las Terminales Portuarias correspondientes y con la Autoridad Marítima.

22.1.13 Para el atraque del convoy con sus barcazas en lastre (que ya hayan descargado), será realizado siempre teniendo en cuenta la corriente de proa del remolcador para su mejor maniobra.

22.1.14 Dichas maniobras podrán realizarse por los remolcadores madres del convoy o por remolcadores de bandera uruguaya. Cuando esté pronosticado o haya condiciones meteorológicas adversas, como así también durante los movimientos nocturnos, el DNP, de consuno con la Capitanía de Puerto y la PNN, podrán exigir que se haga con un remolcador nacional diferente que el que esté de custodia para seguridad del convoy o que por ese lapso un remolcador nacional asuma la custodia.

Los Patrones que realicen el movimiento nocturno deberán haber realizado al menos 5 operaciones diurnas con barcazas en el Amarradero en el último año. A los efectos del presente, la Agencia Marítima presentará constancia de los Roles de Tripulación correspondientes, debidamente firmados por las Autoridades intervinientes, donde consten las entradas realizadas por el Patrón en cuestión, quedando así habilitado a realizar movimientos nocturnos. Si algún Patrón pasare más de un año sin ingresar a Puerto deberá realizar los cinco movimientos diurnos para ser nuevamente autorizado a realizar movimientos nocturnos.

22.1.15 En horarios nocturnos se autorizarán movimientos teniendo en consideración lo siguiente:

Los Patrones que realicen el movimiento nocturno al arribo o zarpe del convoy completo deberán haber realizado al menos 5 entradas diurnas al mismo a dársena con barcazas en el último año. A los efectos del presente la Prefectura de Nueva Palmira llevará un registro de los Patrones autorizados a movimientos nocturnos. Si algún Patrón pasare más de un año sin ingresar a Puerto deberá realizar los cinco movimientos diurnos para ser nuevamente autorizado a realizar movimientos nocturnos.

En caso que el Patrón no tenga los cinco movimientos diurnos contemplados en el ítem anterior deberá realizar los movimientos con un remolcador nacional que lo asista al ingreso a Puerto.

Los remolcadores que estén realizando custodias de barcazas y deban tomar servicios en puerto (avitallamiento, combustible, agua, etc.) podrán hacerlo únicamente en horas diurnas y con buenas condiciones climáticas, debiendo previamente obtener las autorizaciones correspondientes. En caso contrario deberá nominar un remolcador nacional que realice la custodia durante su permanencia en puerto.

Para operaciones nocturnas se considera necesario que los amarradores deban estar equipados con cascos con luz, además de chalecos salvavidas.

22.1.16 Los patrones de los convoyes serán responsables de mantenerlos amarrados de acuerdo al presente protocolo y en caso de zarpar el remolcador serán responsables de proporcionar los suficientes cabos de amarres como para cumplir con el mismo. Los remolcadores nacionales que sean nominados, previo a asumir la responsabilidad se asegurarán del cumplimiento del presente y comunicarán a las autoridades (ANP, PNN y Capitanía de Puerto) en caso de constatar irregularidades.

22.1.17 Los cabos de amarres a las boyas deberán tener la resistencia, longitud y calidad necesarias que ofrezcan seguridad al convoy y a terceros. Deberán trabajar todos en forma uniforme. En ningún caso los patrones deben dejar cabos en el agua que no estén cumpliendo función de amarre y pueda constituir un riesgo para la navegación.

22.1.18 En caso de constatarse incumplimientos del presente reglamento, el Capitán de Puerto podrá intimar el retiro del puesto de atraque del convoy o barcazas involucradas.

Siempre que el amarre y/o desamarre de barcazas involucre una maniobra con cabos a una boya será realizado por Gente de Mar, al menos uno. El personal en cuestión deberá pertenecer a una empresa debidamente habilitada por la ANP y será trasladado por una Lancha de Tráfico debidamente habilitada por la PNN y la ANP, no pudiendo formar parte de la tripulación de dicha lancha.

22.1.19 El amarre y desamarre de barcazas será realizado por una empresa debidamente habilitada por la ANP y en embarcaciones de tráfico habilitadas por la PNN y la ANP. La empresa habilitada ante la ANP deberá presentar a través de sus servicios de seguridad laboral un Plan de Seguridad y Procedimiento de amare –desamarre a las boyas, el cual deberá estar debidamente comunicado a la ANP-SYSO y a la Capitanía de Puertos de NP. Los trabajadores que realicen estas tareas deberán tener los elementos de protección personal correspondiente de acuerdo a la normativa vigente, debiendo tener las certificaciones de seguridad y protección correspondientes a la operativa, como así también

disponer de los elementos de protección personal correspondientes.

22.1.20 Las empresas empleadoras deberán capacitar al personal del correcto y seguro procedimiento de amarre-desamarre elaborado por sus servicios de seguridad y salud ocupacional.

22.1.21 Se prohíbe realizar fumigaciones a granos cargados en barcazas que se encuentren amarradas en el amarradero.

22.1.22 No se podrán abrir las tapas de barcazas o realizar inspecciones, salvo casos sumamente justificados debidamente autorizados por la ANP, Capitanía de Puerto y PNN.

22.1.23 Para las barcazas que vengan fumigadas, se aplicará lo establecido en el "Protocolo Control y Operativa de Productos Agrícolas a Granel Fumigados con Fosfina como principio activo".

22.2 ZONA DE FONDEO.

Una vez que se disponga de una o más zonas habilitadas para este fin, el DNP en coordinación con la PNN, asignará fondeo en los casos que entienda conveniente.

23. LIBERACIÓN DEL MUELLE

En caso de que el muelle esté decretado para ser utilizado seguidamente para otra operación inmediata, el buque debe dejar el muelle libre antes de las 2 horas a partir de la finalización de la actividad autorizada, o a la hora que se hubiere establecido en el Decreto. Cualquier extensión del tiempo de atraque deberá ser solicitada al DNP que podrá autorizarla, cuando la demanda de muelles y las necesidades del servicio lo hagan posible. El plazo de 2 horas se contabilizará desde la finalización del trincado de la carga, si lo hubiere, de la fumigación o en su defecto desde la culminación de las actividades autorizadas. La no liberación del muelle en tiempo y forma generará, además del cobro de la tarifa por uso de muelle, una astreinte de USD 500 (Quinientos dólares americanos) por cada hora o fracción por demora injustificada, sin perjuicio de las sanciones establecidas según los Art. 66, 91 y 92 del Decreto 183/994.

24. 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, de acuerdo con las normativas establecidas por la Autoridad Marítima, la Capitanía de Puerto y el DNP.

25. CONDICIONES DEL MUELLE Y ZONAS OPERATIVAS CONEXAS

A) LIMPIEZA

- 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 horas siguientes a la finalización de la operación del buque, el DNP decidirá su inmediata ejecución, cargando los costos al responsable.
- 2) Si durante la operación en curso, el nivel de limpieza de las zonas afectadas a la misma hubiere 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.
- 3) También deberá actuar de ese modo cuando de ello dependa el lograr dar cumplimiento a la limpieza posterior en el plazo establecido.
- 4) En todos los casos, el resultado de las tareas de limpieza deberá ser convalidado por el DNP.

B) DESPEJADO

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, máquinas y demás accesorios que puedan obstaculizar o demorar otro atraque u operación, que impliquen un obstáculo en la zona. Esta tarea se completará como máximo dentro de las 3 horas siguientes a la finalización de la operación del buque.

Su no cumplimiento en el plazo indicado será pasible de sanción conforme a lo establecido en los artículos 18 y 19 del Decreto N° 412/92.

26. ASIGNACIONES EXCEPCIONALES DE MUELLE

La ANP podrá decretar atraques con carácter excepcional cuando las características de los buques, y entre éstas en particular sus dimensiones, a duración de las escalas, las operativas que se cumplan con los mismos, las circunstancias, u otras situaciones que lo hagan imprescindible (ej: congestión en el puerto, arribo de buques científicos o de guerra, eventos especiales, etc.) o bien que medien razones de interés general, habilitando de ese modo una optimización del uso de la infraestructura portuaria disponible con relación a la actividad que pretende ser llevada a cabo en dicho plazo.

27. CARÁCTER GENERAL DEL PRESENTE REGLAMENTO.

El presente reglamento rige con carácter general para todos los muelles del puerto oficial de Nueva Palmira.

28. REGLAMENTO DE ATRAQUE PARA BUQUES PESQUEROS

No regirá un reglamento específico para pesqueros, por lo que en caso de asignarse atraque a este tipo de buques, el mismo se asignará en condición de precario y en base a lo establecido en el presente reglamento.

29. CONTRALOR SOBRE REGLAMENTOS DE ATRAQUE

La ANP velará porque el Reglamento General de Atraque y los reglamentos específicos se apliquen correctamente, para todos los muelles del puerto, sin ninguna discriminación entre los usuarios.

30. 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 del Poder Ejecutivo Nro. 412/92 y Nro. 183/94.

ANEXO

Régimen de sanciones por incumplimiento del Artículo 22

Mientras no se dicte Resolución específica para el Puerto de Nueva Palmira, se aplicará el régimen de sanciones aprobado por Res. Dir. 594/3.478 del 26/11/2008 y sus modificativas y concordantes, incluido en el Reglamento de Atraque del Puerto de Montevideo.

- A) Se sancionará con una amonestación a la Agencia que haya efectuado la omisión de la presentación de la póliza de seguro, de acuerdo con el artículo 22 del Reglamento de Atraque de Buques - Puerto de Nueva Palmira y que haya efectuado la regularización de la misma en un plazo de 10 días hábiles.
- B) Reiteración de omisión de presentación de póliza:
- Primera reiteración, sanción económica de 100 U.R. (Unidades Reajustables cien) sanción prevista como falta leve en Decreto 412/992 Artículo 22 literal "A", con prescripción de la sanción a los seis meses, independientemente del número de buques agenciados por la misma Agencia Marítima, efectuando la regularización correspondiente.
 - Segunda reiteración, igual sanción económica que en la Primera reiteración, equivalente a 100 U.R. (Unidades Reajustables cien), sanción prevista como falta leve en Decreto 412/992, Artículo 22 literal "A", con prescripción de la sanción a los 6 meses, independientemente del número de buques agenciados por la misma Agencia Marítima, efectuando la regularización correspondiente.
 - Reiteración en tercera instancia, sanción económica de 250 U.R. (Unidades reajustables doscientos cincuenta) sanción prevista como falta leve en Decreto 412/992, Artículo 22 literal "A", con prescripción de la sanción a los seis meses.

- C) Prevalcidas estas etapas de reincidencia en la omisión de presentación de pólizas de seguros, la infracción se considerará falta grave y de acuerdo con los atenuantes la misma oscilará entre las 500 a 700 U.R., correspondiente a las sanciones previstas en el Decreto 412/992, Artículo 22 literal “B”.
- D) La sanción a aquellas agencias que no regularicen la presentación ante esta ANP de la póliza de seguros correspondientes, en un plazo de 10 días hábiles a partir de conferir vista del Decreto por el cual se informa a la Agencia será factible de sanción, será considerado una falta grave siendo pasible de una sanción económica equivalente a 700 U.R. imputable como falta grave del Decreto 412/992, Artículo 22 literal “B”.
- E) El plazo de prescripción de todas las sanciones es de 6 meses.

GLOSARIO

Actualizar: Ratificar o rectificar en el sistema informático de la ANP la información comunicada al solicitar atraque.

AIS: Automatic Identification System (Sistema de Identificación Automática).

ÁOyS: Área Operaciones y Servicios.

Buque de Carga: Buque de ultramar dedicado al transporte de cargas: contenedores, graneles, vehículos, carga general, etc.

Buque de Cabotaje: Buque de menor porte dedicado a la navegación entre puertos de la República y en ocasiones realizando escalas a/o desde puertos de la Hidrovía.

Carrera: Forma de selección entre dos buques con igual prioridad que otorga el mayor derecho a atracar en un muelle determinado al que llega primero a RADA.

COTEC: Comisión Técnica de la Dirección Registral de Marina Mercante.

CTA: Tiempo confirmado de llegada del buque, especificado por fecha y hora de llegada a rada.

Cuadrante: Área limitada por los meridianos 55°30'W y 56°20'W, el paralelo 35°10'S y la costa.

Decretar: Asignar muelles y servicios conexos a través del acto llamado Decreto.

Decreto: Acto en el que el Departamento Nueva Palmira asigna los atraques en presencia de los representantes de buques.

DNP: Departamento Nueva Palmira perteneciente al Área Operaciones y Servicios.

ETA: Tiempo estimado de llegada del buque, especificado por fecha y hora de llegada a Rada.

ETS: Tiempo estimado de partida del buque, especificado por fecha y hora de salida desde el muelle.

Graneles: Cargas que se tiene intención de transportar sin utilizar alguna forma intermedia de contención en un espacio de carga que sea parte de la estructura de un buque o en un tanque instalado fija y permanentemente en el interior de un buque o sobre éste.

Mediterránea: Atraque con la eslora del buque perpendicular al frente del muelle.

Muellaje: Tarifa que cobra la ANP al representante del buque por uso del muelle.

OPB: Oficial de Protección del Buque de acuerdo con el código PBIP

OPIP: Oficial de Protección de la Instalación Portuaria de acuerdo con el código PBIP.

OSRO: Oil Spill Response Organization (Organización reconocida para derrames de hidrocarburos)

Prioridad: Primacía con que se otorga la ocupación de un muelle según el tipo de buque y su operativa.

P&I: Protección e Indemnización. Póliza emitida por compañías y/o clubes aseguradores.

Rada Portuaria:

Montevideo: Superficie de aguas comprendidas entre la línea que enfile la Punta Brava con la Punta Yeguas y la costa, hasta la línea de arrumbamiento de la Cabeza Norte de la Escollera del Oeste con la Punta del Rodeo en la Ribera del Cerro.

Nueva Palmira: Superficie de agua desde el Norte del paralelo que pasa a 5 cables de la cabecera Norte del Muelle Ontur, estableciendo una separación entre buques no menor a los 4 cables con un máximo de 4 (cuatro) posiciones de fondeo.

Removido: Contenedores u otras cargas que se reubican en la misma embarcación.

Servicio regular: Incluye a los buques que navegan bajo un programa determinado y cíclico de escalas en el puerto de Nueva Palmira.

SGPM: Sistema de Gestión Portuaria Multipuerto.