



Sistema de Gestión Integrado
REGLAMENTO MARÍTIMO DEL
PUERTO

PO/8.1/32

Revisión 1

REGLAMENTO MARÍTIMO DEL PUERTO DE ONTUR
(RÍO URUGUAY)

INDICE

<u>I – OBJETIVO</u>	3
<u>II - DEFINICIONES</u>	3
<u>III - INFORMACIONES GENERALES DEL PUERTO DE ONTUR</u>	4
<u>IV - AUTORIDADES PARTICIPANTES EN EL FUNCIONAMIENTO DEL PUERTO.</u>	6
<u>V - HORARIO DE FUNCIONAMIENTO</u>	7
<u>VI – USO DE LAS INSTALACIONES PORTUÁRIAS</u>	8
<u>VII - PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE</u>	13
<u>VIII – PROHIBICIONES.</u>	14
<u>IX – COMUNICACIONES</u>	15
<u>X – SEGURIDAD EN LA MANIOBRA</u>	16
<u>XI – DE LAS DISPOSICIONES FINALES Y TRANSITORIAS</u>	18
<u>XII – ABREVIATURAS</u>	18
<u>XIII – PLANO DEL PUERTO</u>	19

I – OBJETIVO

El presente Reglamento tiene por objeto establecer las normas generales de uso, delimitar las áreas fluviales y terrestres involucradas. Así como contribuir en los aspectos de seguridad de la navegación, maniobras de buques, comunicaciones, prevención y preservación del medio ambiente y seguridad, de la Terminal Portuaria de Ontur International SA.

II - DEFINICIONES

2.1 - Puerto Organizado: es aquel construido y aparejado para atender las necesidades de la navegación y del movimiento y almacenaje de mercaderías, concedido o explotado, cuyo tráfico y operaciones portuarias se encuentren bajo la jurisdicción de la Autoridad Portuaria.

2.2 – Puerto: Entiéndase por puerto el espejo de agua adyacente al contorno de la costa conformado por los Muelles Fluvial, Pasarela y Oceánico de esta terminal. (Apéndice I).

2.3 – Dársena. Entiéndase cada una de las partes en que esta dividido el espacio abrigado del Muelle Fluvial y Pasarela.

2.4 – Embarcación: Entiéndase a los fines de este reglamento como una generalización que involucra a Buques de Ultramar, de Cabotaje, Remolcadores y Barcazas

2.5 - Rada. Denominase Rada del Puerto de Nueva Palmira, al lugar de fondeo de buques, ubicada al Norte del paralelo que pasa a 3.5 cables de la cabecera Norte del Muelle Oficial de Nueva Palmira, preferentemente sobre la margen izquierda del río. En este posicionamiento se permite fondear, relevo de prácticos, desembarco de prácticos o baqueanos, pruebas con botes salvavidas y asistencia al buque, luego de comunicar y solicitar autorización a Centro de Control Nueva Palmira.

2.6 - Operación Portuaria: es la movilización y almacenaje de mercaderías destinadas o provenientes de transportes fluvio-marítimos, realizados en el puerto y organizados por operadores portuarios.

2.7 - Operador Portuario: es la persona jurídica pre-calificada para la ejecución de la operación portuaria en el área del puerto organizado.

2.8 - Usuario del Puerto: es el operador portuario, armador, transportador, dueño de mercaderías o toda y cualquier persona que utilice instalaciones portuarias o servicios ofrecidos en el puerto organizado, para el atendimento de embarcaciones, de vehículos transportadores o para la movilización y/o almacenaje de mercaderías en el área del puerto.

2.9 - Área del Puerto Organizado: es la comprendida por las instalaciones portuarias, sean cuales fueren: fondeaderos, muelles y puentes de atraque y de acostamiento, patios, almacenes, edificaciones y vías de circulación interna, así como por la infraestructura de protección y accesos fluviales al puerto.

2.10 - Instalación Portuaria: es la instalación explotada directamente por la concesionaria del puerto organizado, utilizada en la movilización y/o almacenaje de mercaderías, destinadas o provenientes del transporte terrestre o fluvial- marítimo.

2.11 – Vigilancia de las embarcaciones - La actividad de fiscalización de la entrada y salida de personas a bordo de las embarcaciones atracadas o fondeadas, así como la movilización de mercaderías en los portalones, rampas, bodegas, cubiertas, plataformas y en otros locales de la embarcación.

2.12 ETA (Estimated Time of Arrival): Tiempo estimado de arribo de una embarcación

2.13 ETF (Estimated Time of Finalization): Tiempo estimado de finalización

2.14 NOR (Notice of Readiness): Aviso de disponibilidad de la embarcación

- 2.15 **SOOP**: Sistema Ontur de Operaciones Portuarias – Cronograma de Buques
- 2.16 **VENTANA**: Periodo de tiempo de disponibilidad de muelle.
- 2.17 **FORMULARIO CONDICIONES OPERATIVA DE GRANELES**: contrato entre la Terminal y el Cliente, firmado por este último
- 2.18 **BUQUE ANUNCIADO**: buque cuya ETA es solo informada a la Terminal, no implica compromiso de ninguna índole de esta última
- 2.19 **BUQUE NOMINADO**: buque confirmado para operar en la Terminal, implica compromiso formal de reserva de ventana.
- 2.20 **BUQUE OPERANDO**: buque a muro

III - INFORMACIONES GENERALES DEL PUERTO DE ONTUR

3.1 - Posición geográfica

- * Latitud Sur 33°52'48"
- * Longitud W 58°25'48"

3.2 - Carta Marítima

- * Carta 701 del Atlas Cartográfico del Río Uruguay
- * Cuarterón en la carta Argentina H - 153

3.3 - Hora local

- * GMT menos 03:00 horas

3.4 Dirección y velocidad de los vientos (media)

- * 3,8 m/seg, dirección este y sudeste

3.5 - Amplitud de la marea

- * Máxima 2,60 m
- * Variación media 2,00 m
- * Nivel medio 1,39 m

3.6 - Cuenca de evolución: Ancho de 500 metros a lo largo de todo el muelle, con profundidad de 10 metros.

3.7 - Posiciones de fondeo en Rada Nueva Palmira

1° POSICIÓN: LAT. 33°52'.19 S, LONG. 58°25'.8 W.-

2° POSICIÓN: LAT. 33°51'.6 S, LONG. 58°25'.8 W.-

3° POSICIÓN: LAT. 33°51'.05 S, LONG. 58°25'.7 W.-

4° POSICIÓN: LAT. 33°50'.15 S, LONG. 58°26'.00 W.-

5° POSICIÓN: LAT. 33°49'.72 S, LONG. 58°26'.02 W.-

3.8 - Instalaciones de acostamiento

3.8.1 - Muelle Oceánico: Para operaciones de Buques oceánicos, denominado Muelle de Ultramar u Oceánico. Construido paralelo a la costa en la orientación Norte Sur, de 180 mts de longitud y 40 mts de ancho, conectado

a las instalaciones terrestres por un puente de acceso de 9 m de ancho. Mantendrá un calado de 32 pies en su cara exterior y de 28 pies en su cara interior. Posee 21 defensas instaladas en su cara externa tipo escudo (UE 750) situadas cada 8,95 mts y 20 en su cara interna.

3.8.2 – Muelle Fluvial: Para operaciones portuarias de barcazas, remolcadores y buques de cabotaje, denominado Muelle Fluvial. Construido paralelo a la costa en la orientación Norte Sur, con una longitud de 333 mts y un ancho de 20 mts; posee un calado de 4 mts al cero del río. Tiene una capacidad de hasta 3 barcazas atracadas. Posee defensas instaladas tipo cilíndricas de 300 x 150 x 4000 cm sujetadas con cadenas a 45 grados sobre las tablestacas desde + 0,06 del cero hasta +3,06 mts.

3.8.3 – Pasarela: Para operaciones portuarias y acostamiento de Buques pesqueros o fluviales y/o remolcadores de Empuje, denominado Pasarela. Construido perpendicular a la costa en la orientación Este Oeste, con una longitud de 140 mts y un ancho de 9 mts.; posee un calado variable y no posee defensas instaladas

3.9 – Prácticos del Río: Ejecutado por terceros, cuenta con prácticos de servicios que cumplen actividad los 365 días del año, las 24 horas seguidas. Todo buque que navegue en aguas de estas zonas y entre, salga de puerto o fondee, deberá efectuar sus movimientos con Prácticos de la Zona, salvo los casos exceptuados en el Art. 25 del Reglamento General de Prácticos.

3.10 - Embarcación de apoyo: Existen remolcadores de terceros, con potencia suficiente, para auxiliar las operaciones de atraque y desatraque de los navíos.

3.11 – Balizas y Duque de Alba

3.11.1 – El Muelle Oceánico en su cara oeste tiene instalada 1 baliza en cada extremo, Norte y Sur, autónomas a energía solar accionadas por celda fotoeléctrica; que poseen una luz Roja y otra Verde, respectivamente.

A 30 metros de distancia de la cabecera norte de este muelle se ha instalado un Duque de Alba para el amarre, el mismo consiste en un cabezal de hormigón armado de 3 m² sección, con un barbotín giratorio para el amarre con capacidad de 70 ton., identificada con una baliza color ámbar.

3.11.2 – Características y posición geográfica de las balizas y el Duque de Alba:

Baliza	Ubicación Geog. (WGS 84))		Color	Destello	Altura Focal (*)Respecto al 0 NP
	Latitud	Longitud			
B1	33° 52' 23".6623(S)	58° 25' 25".8840(W)	Rojo	5 sec (0.5ON/4.5OFF)	+10.40
B2	33° 52' 17".8106(S)	58° 25' 25".3523(W)	Verde	5 sec (0.5ON/4.5OFF)	+10.40
B3 (Duque de Alba)	33° 52' 16".8571(S)	58° 25' 24".4785(W)	Ámbar	4 sec (0.5ON/3.5OFF)	+9.2

IV - AUTORIDADES PARTICIPANTES EN EL FUNCIONAMIENTO DEL PUERTO.

4.1 - Disposiciones Generales

4.1.1 - Son entidades y autoridades participantes en el funcionamiento del Puerto de la Terminal de Ontur:

- Autoridad Marítima – Prefectura del Puerto de Nueva Palmira
- Autoridad Aduanera – ADUANA de Nueva Palmira (DNA)
- Dirección Nacional de Migración
- Sanidad Marítima y Fluvial
- Área de Zona Franca (AZF)

4.2 - Autoridad Portuaria

4.2.1 –Es competencia de la Autoridad Portuaria de la Terminal Ontur (ONT), dentro de los límites del área del Puerto Organizado:

- a) cumplir y hacer cumplir las leyes y los reglamentos del servicio y las cláusulas del contrato de concesión;
- b) velar, cuidar el cumplimiento de los permisos vigentes de la Terminal Portuaria;
- c) asegurar al comercio y a la navegación el beneficio de las ventajas resultantes del Puerto de Ontur;
- d) pre-calificar a los operadores portuarios (Anexo: Requisitos para Operador Portuario)
- e) prestar apoyo técnico y administrativo a la Autoridad Marítima;
- f) fiscalizar la ejecución o ejecutar las obras de construcción, reforma, ampliación, mejoramiento y conservación de las instalaciones portuarias, comprendidas, entre ellas, la infraestructura de protección del acceso al Puerto;
- g) fiscalizar las operaciones portuarias, celando para que los servicios se realicen con regularidad, eficiencia, seguridad y respeto al medio ambiente;
- h) adoptar las medidas solicitadas y/o ordenadas por las demás autoridades en el Puerto, en el ámbito de las respectivas competencias;
- i) organizar y reglamentar la seguridad portuaria, a fin de proveer la vigilancia y la seguridad del Puerto;
- j) promover el retiro de embarcaciones o cascos de embarcaciones que puedan perjudicar la navegación de las embarcaciones que entran al Puerto;
- k) Una vez que hayan sido consultadas la Autoridad Marítima, autorizar la entrada y salida, el atraque y desatraque, el fondeo y o tráfico de embarcaciones en el área del puerto, así como la movilización de la carga de la referida embarcación, resguardando la intervención de la autoridad marítima en la movilización considerada prioritaria en situaciones de salvamento o cuando se preste asistencia a la embarcación;
- l) suspender operaciones portuarias que perjudiquen el buen funcionamiento del puerto, exceptuados los aspectos de interés de la autoridad marítima responsable por la seguridad del tráfico fluvial;
- m) establecer el horario de funcionamiento en el puerto.

4.3 – De la Autoridad Marítima

4.3.1 - La Autoridad Marítima de la zona, es ejercida por intermedio de la Prefectura del Puerto de Nueva Palmira; es el organismo competente en hacer cumplir las disposiciones de seguridad que se han establecido en este Reglamento.

4.3.2 - El incumplimiento de las citadas normas dará lugar a la aplicación de las sanciones establecidas en el Reglamento de Uso de Espacios Acuáticos, Costeros y Portuarios (Decreto P.E. N° 100/991 de fecha 26 de febrero de 1991 y sus modificativos).

V - HORARIO DE FUNCIONAMIENTO

5.1 - El horario de funcionamiento del Puerto de la Terminal Ontur, se define de la siguiente forma:

5.1.1 - Horario de Operaciones

5.1.1.1 - Para atender las operaciones portuarias, el funcionamiento del puerto es continuo, 24 horas por día, inclusive sábados, domingos y feriados.

5.1.2 - Horario Administrativo

5.1.2.1 - Para atender las actividades administrativas de la Terminal, los sectores correspondientes funcionan de lunes a viernes de 08:30 a 17:30.

VI – USO DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

6.1 - CONDICIONES GENERALES

6.1.1 - El uso de las instalaciones que integran el área del Puerto de la Terminal Ontur, se llevará a cabo de acuerdo a los procedimientos y otros documentos establecidos por ONTUR

6.1.2 - Todos los usuarios de la instalación portuaria recibirán por parte del Departamento de Operaciones, tratamiento orientado con el objetivo de racionalizar y optimizar su uso.

6.1.3 - La operación portuaria de mercancías peligrosas, debe ser consultada previamente por parte del usuario o del Operador Portuario, para su autorización por parte de la Autoridad Portuaria.

6.1.4 - Las embarcaciones y sus tripulantes quedan sujetos al presente Reglamento durante el tiempo que permanezcan en el área del Puerto Organizado.

6.2 – Uso de las Instalaciones Portuarias y Acceso al Puerto

6.2.1 - La utilización de la Rada, zonas de evolución, maniobra y acceso de las embarcaciones será autorizada exclusivamente por la Autoridad Marítima, de acuerdo con los términos y condiciones de este Reglamento y previa coordinación con ONT a los efectos de apronte del apoyo de muelle.

6.2.2 - El fondeo de las embarcaciones será permitido únicamente en la Rada, no estando autorizado hacerlo en el canal de navegación o en la zona de maniobras inmediata al puerto de ONT; el fondeo en la cuenca de evolución puede ser autorizado, para maniobras previstas con arrastre del ancla.

6.2.3 - Excepto en caso de arribo forzado, el armador o agencia marítima, con un plazo mínimo de 24 (veinticuatro) horas previas a la llegada de la embarcación, debe requerir la autorización y reserva de la operación portuaria, indicando la siguiente información:

a - Nombre de la embarcación;

b - Bandera bajo la cual navega;

c - últimos diez puertos de procedencia y su Nivel de Protección de acuerdo a lo dispuesto en el Código para Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) y próximo puerto de destino;

d - nombre y dirección de la Agencia Marítima que lo representa;

e - característica de la embarcación:

e.1 – longitud total y ancho del casco;

e.2 - toneladas de porte bruto, tonelada de capacidad bruta y tonelada de capacidad líquida;

e.3 - calado máximo, calado de entrada y calado previsto de salida;

f - número de tripulantes / pasajeros a desembarcar o a embarcar;

g - fechas previstas de llegada y de partida;

h - cualquier irregularidad o anomalía que pueda afectar la seguridad de navegación o que pueda perjudicar la eficiente utilización de las instalaciones portuarias;

i - indicación de la necesidad de utilización de equipos y servicios de muelle y de la plancha de embarque.

j – Copia Completa del Manifiesto de Carga

k – Plan y Lista de Carga general

l – Carga peligrosa

m- Secuencia de descarga y carga de contenedores, llenos y vacíos o de lo contrario la información necesaria para que la terminal pueda determinar la secuencia de la operación.

	Sistema de Gestión Integrado REGLAMENTO MARÍTIMO DEL PUERTO	PO/8.1/32 Revisión 1
--	--	---------------------------------------

n - Equipos del buque que se encuentran operativos de acuerdo a las normas marítimas internacionales vigentes, que se pueda contar con ellos al momento del atraque y los necesarios para la operación.

o – Para las operaciones con contenedores vía fluvial las Agencias Marítimas deberán consolidar las listas de carga y descarga, aparte de recibir los manifiestos y bookings que correspondan.

6.2.4 – En el caso de embarcaciones que transportan mercaderías peligrosas, el armador o transportador o su agente, deberán, juntamente con las informaciones indicadas en el ítem 6.2.3 de este Reglamento, suministrar los siguientes datos específicos adicionales:

a - nombre técnico correcto de las mercaderías, de acuerdo con la clasificación del Código de la “INTERNACIONAL MARITIME ORGANIZATION – IMO”, de la Organización de las Naciones Unidas - ONU, punto de fulgor, cuando sea el caso y el UN Nr. (número de identificación establecido por el Comité de las Naciones Unidas) de las mismas;

b - la cantidad de carga peligrosa a bordo, identificando la que deberá ser descargada en el puerto y la que permanecerá a bordo, con la localización de esta última en la embarcación;

c - el tipo de embalaje;

d - el estado de la mercadería peligrosa y la posibilidad de que ocurran accidentes;

e - información sobre si la embarcación posee algún certificado de seguro para el transporte de mercadería peligrosa.

6.2.5 – En caso de que la omisión o imprecisión de los datos referidos en el ítem 6.2.3 causara un hecho perjudicial, la responsabilidad por los daños o accidentes relacionados será del armador, o transportador o de su agente.

6.2.6 - La permanencia de la embarcación en la Rada será por plazo limitado y establecida en función de:

a - la disponibilidad de un remolcador para atraque compatible con la operación portuaria prevista;

b - medidas de seguridad dispuestas por el Centro de Control e Información Zonal de Tráfico Marítimo del Puerto de Nueva Palmira: (CWC 31)

6.3 - Uso de Instalaciones Portuarias de Acostamiento

6.3.1 - Disposiciones Generales

6.3.1.1 - Confirmada la llegada de la embarcación y autorizada por ONT la solicitud de ocupación del muelle, se realizará el atraque de la embarcación de la siguiente manera:

- Al muelle oceánico el Procedimiento de Designación de Atraques en muelle oceánico de ONT.
- Al muelle fluvial según orden cronológico de llegada a la Rada, siempre y cuando no interrumpa las operativas diarias. Tendrán prioridad de atraque barcasas con contrato y de acuerdo al contenido de éstos.

6.3.1.2 - El atraque y el desatraque serán realizados bajo la responsabilidad del capitán / patrón de la embarcación correspondiendo a ONT dar apoyo durante las operaciones en el muelle.

Para todas las embarcaciones que vayan a ser atracadas en cualquiera de los muelles de la Terminal (excepto el muelle oceánico externo), la aproximación a cualquiera de las dársenas debe realizarse por afuera del álveo de la Terminal (marcado en verde en plano adjunto).

En las proximidades de la Pasarela se establece una Zona de Exclusión donde las embarcaciones no podrán ingresar bajo ninguna circunstancia salvo expresa autorización de Ontur.

	Sistema de Gestión Integrado REGLAMENTO MARÍTIMO DEL PUERTO	PO/8.1/32 Revisión 1
--	--	---

Esta zona de exclusión se presenta al norte de la Pasarela en una extensión de 9 mts y hacia el sur 10 mts. Estas se encuentran marcadas en rojo sobre los frentes del muelle oceánico interno y fluvial respectivamente. (Apéndice XIII).

6.3.1.3 - El desatraque de la embarcación deberá realizarse inmediatamente después de terminar la operación portuaria o de abastecimiento, según sea el caso.

6.3.1.4 - ONT podrá autorizar el atraque de embarcación a contra bordo de otra atracada, a solicitud del armador o su agente y bajo total responsabilidad de los respectivos capitanes.

6.3.1.5 - Las embarcaciones quedan sujetas al presente Reglamento durante el tiempo que permanezcan en el área de maniobras o atracadas, así como sus tripulantes.

6.3.1.6 - El capitán o su agente, serán responsables por cualquier avería durante las maniobras de atraque / desatraque.

6.3.1.7 - Por el uso de las instalaciones de acostamiento, los usuarios pagarán una tarifa, compuesta por: **Eslora x precio x hora** y Uso de Puerto además.

6.3.2 – Normas de Seguridad en el Muelle

6.3.2.1 - Las embarcaciones atracadas deberán cumplir con prontitud las órdenes dadas por ONT, especialmente cuando ocurran situaciones de anomalías que comprometan la seguridad de personas, instalaciones y de las propias embarcaciones o que perjudiquen el buen funcionamiento del puerto.

6.3.2.2 - **Incendio.** El Capitán deberá mantener en todo momento durante las operaciones de estiba, los equipos de lucha contra incendios alistados, tomando las precauciones adecuadas para ello. Serán aplicables las disposiciones establecidas en el Reglamento de Operaciones y Transporte de Mercancías Peligrosas (Decreto P.E. N° 158/985 de fecha 25 de abril de 1985).

6.3.2.3 - En caso de incendio a bordo, las embarcaciones deberán desatracar del muelle, dirigiéndose hacia el área de fondeo para combatir el fuego, salvo en los casos definidos por la autoridad Marítima.

6.3.2.4 - Mantener obligatoriamente a bordo personal calificado y en número suficiente para efectuar cualquier maniobra de emergencia;

6.3.2.5 - Es responsabilidad del Capitán mantener las condiciones adecuadas de seguridad del buque y de su tripulación.

6.3.2.6 - **Trabajos en caliente.** Para la realización de los mismos se deberán contar, en todas circunstancias, con la autorización previa de ONT. Informar antes del atraque, sobre las reparaciones que pretenda ejecutar y la lista de las personas involucradas o no con el trabajo de a bordo.

6.3.2.7 - Los buques atracados no podrán mover sus máquinas para pruebas sobre amarras, sin la autorización previa de ONT.

6.3.2.8 - Queda prohibido dar cabos a puntos del muelle no destinados a ese objeto. El responsable de la embarcación deberá mantener los cabos y amarras en los lugares que indique ONT y colocar en los cabos los discos de protección para impedir el paso de roedores.

6.3.2.9 - Ningún buque podrá abandonar su posición de atraque ni efectuar enmiendas, sin la previa autorización de ONT.

6.3.2.10 - Los buques atracados deberán mantener por la noche luces en sus costados, pasarelas, escalas de acceso a proa y popa.

6.3.2.11 - El capitán de la embarcación es el responsable por la vigilancia y seguridad de la embarcación en el área del puerto.

	Sistema de Gestión Integrado REGLAMENTO MARÍTIMO DEL PUERTO	PO/8.1/32 Revisión 1
--	--	---------------------------------------

6.3.2.12 - La vigilancia de las embarcaciones es la actividad de fiscalización de la entrada y salida de personas a bordo de las mismas, así como la movilización de mercaderías en los portalones, rampas, bodegas, cubiertas, plataformas y en otros locales de la embarcación.

6.3.2.13 - La vigilancia y la seguridad portuaria, en el área de este puerto, es de responsabilidad de ONT la cual, fuera de las acciones especificadas en este Reglamento, deberá seguir las siguientes prescripciones:

- a - fiscalización de entradas y salidas de personas, mercaderías y vehículos por los portones y desde las embarcaciones;
- b - combate a incendios y siniestros;
- c – prestación de primeros auxilios.
- d – Control de cumplimientos de EPP (Normas Generales de la Terminal). De constatarse el NO uso de EPP, hará pasible de que ONT cobre una multa de U\$S 50 a razón por persona por incumplimiento.

6.3.2.14 - Desde la salida a la puesta del sol, los buques deberán izar la bandera de su nacionalidad en el lugar que corresponda y la Uruguaya en el mástil de proa o lugar de preferencia.

6.3.2.15 - En caso que el buque transporte explosivos, inflamables o realice la maniobra de abastecimiento de combustible, deberá izar en paraje bien visible la bandera "Bravo" del Código Internacional de Señales, durante el día o una luz roja visible desde todos los puntos del horizonte durante la noche, comunicar comienzo y finalización de la maniobra a CWC 31 y ONT, así como cualquier anomalía.

6.3.2.16 – Francobordo de embarcaciones en amarre sobre muelle oceánico: las embarcaciones que utilicen este muelle deben poseer como mínimo un francobordo de 3,70 m., además de tener apoyada la proa y popa sobre las defensas, de manera de hacer un correcto y uniforme uso de las mismas.

6.3.3 – Sanciones

6.3.3.1 - En caso de que existan situaciones extraordinarias inherentes al cliente (salvo condiciones de fuerza mayor) que imposibilite realizar las operativas en forma continua dentro de los tiempos previstos, la Terminal Portuaria tendrá la potestad de retirar el buque con el fin de atender otro que se encuentre programado, siendo el retiro del buque a solo costo del cliente. En caso que se opte por continuar a muro y mientras la operativa se encuentra detenida, se aplicará una multa de U\$S1000.- por hora, a solo criterio de la Terminal.

Además, en caso de que Ontur deba afrontar el pago de la demora del buque en espera, esta será transferida al cliente en incumplimiento.

La Terminal ONTUR genera su cronograma de buques en base a la información proveniente de Agencias y/o Clientes. Una vez que los buques programados son confirmados por el Agente/Cliente, sólo podrán ser dados de baja, mediante el pago previo a ONTUR de una multa de U\$D 20.000.-

6.3.3.2 - En caso de que Ontur detecte tanto conductas inseguras, accidentes, incumplimiento de las Normas Generales de la Terminal Portuaria y permisos ambientales, se aplicaran multas cuyo monto variará según la gravedad del hecho, así como la cantidad de reiteraciones que se registren de este mismo evento a lo largo del año calendario.

Conductas inseguras se toma como el desvío de la medida de mitigación propuesta en la IPER para un riesgo y nivel determinado.

Para definir el monto de la multa se aplicará la siguiente formula: nivel de riesgo de la conducta insegura por cantidad de reiteraciones registradas.

Nivel de riesgo: están dados por las IPER enviadas por las empresas que desarrollan actividades dentro de Ontur.

La clasificación a ser aplicada será la siguiente:

Bajo	U\$S 50
Moderado	U\$S 100
Importante	U\$S 200
Inaceptable	U\$S 800

Para todas aquellas conductas inseguras que no estén contempladas en una IPER, el nivel de riesgo se establecerá como riesgo importante sujeto a revisión. En caso que se determine que el riesgo sea mayor al considerado se ajustará la multa correspondiente.

En caso de accidente, si la Terminal Portuaria concluye que el mismo ocurrió por causa de un incumplimiento de las medidas de mitigación propuestas en la IPER, se aplicara el mismo procedimiento de multas detallado anteriormente.

VII - PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE

7.1 - Protección al medio ambiente son todas las acciones o procedimientos que buscan atender las exigencias legales, así como el conjunto de condiciones, influencia y alteraciones de orden física, química y biológica que permitan mantener, en nivel adecuado, la vida bajo todas sus formas.

7.2 - El capitán es el responsable del cumplimiento, por parte de la embarcación, de la legislación pertinente, especialmente con relación al hecho de arrojar al mar agentes contaminantes, como así también por las acciones relacionadas al cumplimiento de las disposiciones de este Reglamento en lo que se refiere a las siguientes precauciones:

a - Celar para que las mercaderías peligrosas transportadas tengan embalajes adecuados y debidamente identificados con la simbología establecida por la IMO, manteniéndolas a disposición de las autoridades competentes para las inspecciones que fueran necesarias;

b - Celar para que no sea derramada agua u otro líquido sobre el muelle, o lastre en el área del puerto.

c - Celar para que las amarras de la embarcación atracada tengan dispositivos para evitar el pasaje de ratas de la embarcación hacia el muelle;

d - Celar para que el humo expedido por la chimenea, no provoque daño o perturbación a ONT;

e - Celar para que la embarcación cuente con recipientes adecuados, en capacidad y cantidad, debidamente tapados, para el acondicionamiento de la basura;

f - Autorizar el retiro de residuos contaminantes y de basura, en los términos de las normas y procedimientos determinados por ONT en coordinación con las autoridades competentes de preservación del medio ambiente.

7.3 - El Operador Portuario es responsable, durante el período de la operación a su cargo, por el cumplimiento de la legislación pertinente, especialmente con relación al derrame de mercaderías peligrosas o de cualquier otro tipo, sobre el muelle o en el agua, así como por el cumplimiento de las disposiciones de este Reglamento y las siguientes precauciones:

a - Celar para que la movilización de mercaderías, peligrosas o no, sea realizada sin ofrecer riesgo o daño al medio ambiente;

	Sistema de Gestión Integrado REGLAMENTO MARÍTIMO DEL PUERTO	PO/8.1/32 Revisión 1
--	--	---------------------------------------

b - Colaborar con ONT y las autoridades competentes en el combate a cualquier ocurrencia de señales o riesgo a la preservación del medio ambiente;

c - Comunicar de inmediato a ONT y a la Autoridad Marítima, sobre la ocurrencia de cualquier hecho de su conocimiento que pueda poner en riesgo la preservación del medio ambiente.

d – Cumplimiento de toda legislación / normativa de ONT para el cuidado del medio ambiente.

7.4 - ONT, en coordinación con la Autoridad Marítima, podrá establecer normas y procedimientos complementarios a la legislación a fin de adecuarlas a las condiciones y necesidades específicas del área de este puerto.

7.5 - Será aplicable:

7.5.1 - Lo establecido en el Reglamento para Prevenir la Contaminación del Mar debido a Operaciones con Buques, aprobado por Decreto P.E. Nº 436/980 de fecha 19 de agosto de 1980.

7.5.2 - Las normas establecidas por la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU) dispuestos en el Digesto sobre el Uso del Río, de acuerdo a sus cometidos específicos.

7.5.3 - Otras disposiciones de la Autoridad Marítima tendientes a la Prevención de la Contaminación.

7.6 - La terminal redactará y mantendrá vigente el Plan de Contingencia por Derrames de Hidrocarburos, en coordinación con la Autoridad Marítima.

VIII – PROHIBICIONES.

8.1 - En las áreas del Puerto ONT está prohibido:

a - Movilizar o almacenar mercaderías peligrosas para las cuales el puerto no tuviera: autorizaciones, permisos, instalaciones y recursos compatibles con su operación portuaria.

b - Despejar o dejar caer aceite, grasa o cualquier material o detritos en el agua en el área del puerto. Dicha acción constituye infracción al medio ambiente y está sujeta a las penalidades correspondientes;

c - Soldadura eléctrica o oxiacetilénica, corte de chapa a fuego o cualquier otra actividad involucrando material inflamable, con llama, o que produzca chispa, tanto en el muelle como en áreas de almacenaje, ONT, en caso de ser solicitado, podrá autorizar este tipo de actividades mediante el formulario correspondiente, con las debidas precauciones inherentes a la misma, aislamiento del área y precauciones inherentes a las actividades y combate a incendio;

d - Obstruir cualquier aparato o instalación de combate a incendio situado en los muelles, áreas de almacenaje o vías de circulación;

e - Golpear herrumbre o pintar el costado de la embarcación sin dispositivos de protección a la obra de acostamiento y al medio ambiente.

f - Fumar en la cubierta y bodegas de las embarcaciones atracadas, así como en el trecho de muelle correspondiente a la longitud de la misma.

g - Fumar en las áreas de almacenaje de mercaderías.

h - Usar las embarcaciones salvavidas o auxiliares del buque para el transporte de pasajeros o tripulantes hacia o desde tierra, cuando se encuentre atracado; se permite el uso de las mismas para maniobras de entrenamiento o tareas de conservación, previo permiso que gestionará el Agente Marítimo.

IX – COMUNICACIONES

9.1 - El sistema de comunicaciones en el Río Uruguay entre el buque y las Estaciones Costeras, se cumplirá en un todo de acuerdo al SICOSENARU implementado por C.A.R.U. para la seguridad de la navegación en el río. También serán aplicables las disposiciones establecidas en la I.M.P. (Decreto del P.E. N° 77/997 de fecha 11 de marzo de 1997).

9.2 - A CWC31 se comunicará la llegada del buque, refiriéndose la misma a los siguientes puntos:

Procedencia	Referencia
Río de la Plata	Km. 0
Paraná Bravo	Km. 138 del Paraná Bravo
Río Uruguay	Km. 5 del Río Uruguay / Punta Chaparro

9.3 - Los buques que ingresen a puerto ONT mantendrán escucha de comunicaciones con CWC 31 y pasarán a operar a través del agente marítimo con el Departamento de Operaciones Portuarias de ONT, quien realizará las coordinaciones de servicios de muelle y operaciones de estiba y desestiba.

9.4 - Este Centro de Control de la Autoridad Marítima deberá contar con el máximo de ayudas para contribuir a la seguridad de la navegación y de las obras erigidas, como ser: correntómetro, tabla de marea, equipos de comunicaciones e información meteorológica.

9.5 - Los Buques deberán comunicar a la Autoridad Marítima y coordinar con este Centro de Control:

- a) **DE ENTRADA.** Solicitará autorización para dirigirse al muelle, nombre del práctico a cargo de la maniobra y muelle al cual se dirige, momento del atraque, hora de finalización de la misma y novedades si se produjeron.
- b) **DURANTE LA OPERACIÓN.** Comunicará comienzo y finalización de la maniobra de carga y descarga, así como cualquier otra novedad que surgiera de la misma.
- c) **DE SALIDA.** Solicitará autorización para comenzar maniobra de zarpada, comunicando: Hora de desatraque, calado máximo, carga que transporta, hora de finalizada la misma y comienzo de la navegación normal.
- d) **EN RADA.**
 - Una vez fondeado deberá comunicarlo a CWC 31 por el Canal 16.
 - Resto de la información por Canal 13 o el que designe CWC 31
 - Datos del Buque.
 - Prácticos o baqueanos abordado
 - Procedencia.
 - Si el buque está en lastre o cargado.
 - Si por cualquier motivo debiera cambiar de fondeadero solicitará permiso, comunicando luego la finalización de la maniobra.
 - La cantidad de cadena será de acuerdo a las características del buque, debiendo considerar que ante la llegada imprevista de fuertes vientos con carácter de temporal, sea necesario ajustar el largo de cadena para que, dada la calidad del fondo, el buque no garree. Estos vientos son generalmente del S, SE, SW y W y de corta duración.
- e) **ESCUCHA DE LOS BUQUES EN EL MUELLE.** Los buques que se encuentren amarrados a muelle, mientras dure la operación de carga, permanecerán a la escucha permanente en Canal 16 (VHF-FM) (Banda 156-174 Mhz).
- f) **CWC 31 emite información de interés para los navegantes:** pronóstico meteorológico y mareológico, dirección y velocidad del viento reinante, altura de marea y avisos a los navegantes. La llamada se realiza por canal 16 y el mensaje será transmitido por canal 15.

	Sistema de Gestión Integrado REGLAMENTO MARÍTIMO DEL PUERTO	PO/8.1/32 Revisión 1
--	--	---------------------------------------

g) Comunicaciones entre buques deben efectuarse por los canales correspondientes, para no interferir con el tráfico o maniobras portuarias.

h) OTRAS CANALES.

- Canal 8 (156.400 Mhz) – Para maniobras
- Canal 9
- Canal 14
- Canal 11, 13 y 16 para coordinaciones con PNN

i) SEÑALES DE LLAMADAS:

- Centro de Control del Puerto de Nueva Palmira – CWC 31

X – SEGURIDAD EN LA MANIOBRA

10.1 - Condiciones de seguridad en la maniobra de atraque y desatraque. El área de maniobra tiene diversas profundidades mayores a la Línea de atraque que se encuentra en correspondencia con la ISOBATA de los 10 mts de profundidad en el Muelle de Ultramar y 4 mts en el Fluvial.

10.2 - En el muelle oceánico externo, o cara oeste, el buque no tendrá que ser asistido por Remolcadores para maniobras de atraque y desatraque, salvo instrucciones por el contrario de los Prácticos de Río.

En la cara interna del mismo, o lado este, las maniobras de atraque y desatraque deberán ser asistidas por uno o dos Remolcadores. Estos deberán ofrecer las garantías necesarias y contarán con un bollard pull suficiente para efectuar las maniobras en forma segura. En última instancia y en particular bajo condiciones meteorológicas adversas, estas maniobras quedarán sujetas a la aprobación de ONT.

10.3 - Antes de comenzar la maniobra de atraque y desatraque se deberá verificar que el equipamiento, embarcaciones auxiliares de apoyo adecuadas y personal de amarre en el muelle, estén en condiciones de asistir al buque en la maniobra.

10.4 - Se dará cumplimiento a las Reglas de Rumbo y Gobierno para evitar colisiones en el Río, Puerto, Dársena y Rada de acuerdo al Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar, y a las disposiciones del Digesto sobre el uso del Río Uruguay de C.A.R.U.

10.5 – Para buques de Ultramar y dependiendo de la calidad y mena de los cabos, es conveniente amarrar con 3 o 4 cabos "por largo", 1 codera (spring) y 1 través en cada extremo

10.6 - La cantidad de cadena será de acuerdo a las características del buque, debiendo considerar que ante la llegada imprevista de fuertes vientos con carácter temporal, sea necesario ajustar el largo de cadena para que, dada la calidad del fondo, el buque no garree. Estos vientos son generalmente del S, SE, SW y W y de corta duración.

10.7 - Está prohibido fondear en el canal o a menos de media milla de los veriles o las boyas que lo balizan.

10.8 - Los buques no pueden navegar por el canal sin Práctico a bordo.

10.9 - El buque que arribe a Rada con averías en su casco, máquina, hélice o timón, no puede entrar a puerto si previamente no es inspeccionado por integrantes de la Comisión Técnica de la Marina Mercante.

10.10 - En la Rada rigen las disposiciones del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, considerando que en todos los casos, tienen preferencia de navegación los buques que lo hacen por el canal.

10.11 - El Capitán deberá tomar precauciones con el nivel de las aguas, proximidades a las costas, el tráfico de buques y las condiciones ambientales de viento y corrientes.

10.12 - La información meteorológica del área y altura de las aguas pueden obtenerse con CWC 31.

10.13 - Las instalaciones y sistema de balizado permiten todo tipo de maniobra de los buques en horas nocturnas.

10.14 - No se autorizará el arribo o zarpe de la Terminal, cuando la velocidad del viento afecte el buen gobierno del buque y la visibilidad sea menor a 600 m.

XI – DE LAS DISPOSICIONES FINALES Y TRANSITORIAS

11.1 - La trasgresión a las disposiciones de este Reglamento será labrado por ONT y tendrá como base el auto de infracción, para la adopción de medidas que se hagan necesarias, inclusive las indemnizaciones como complemento de este Reglamento.

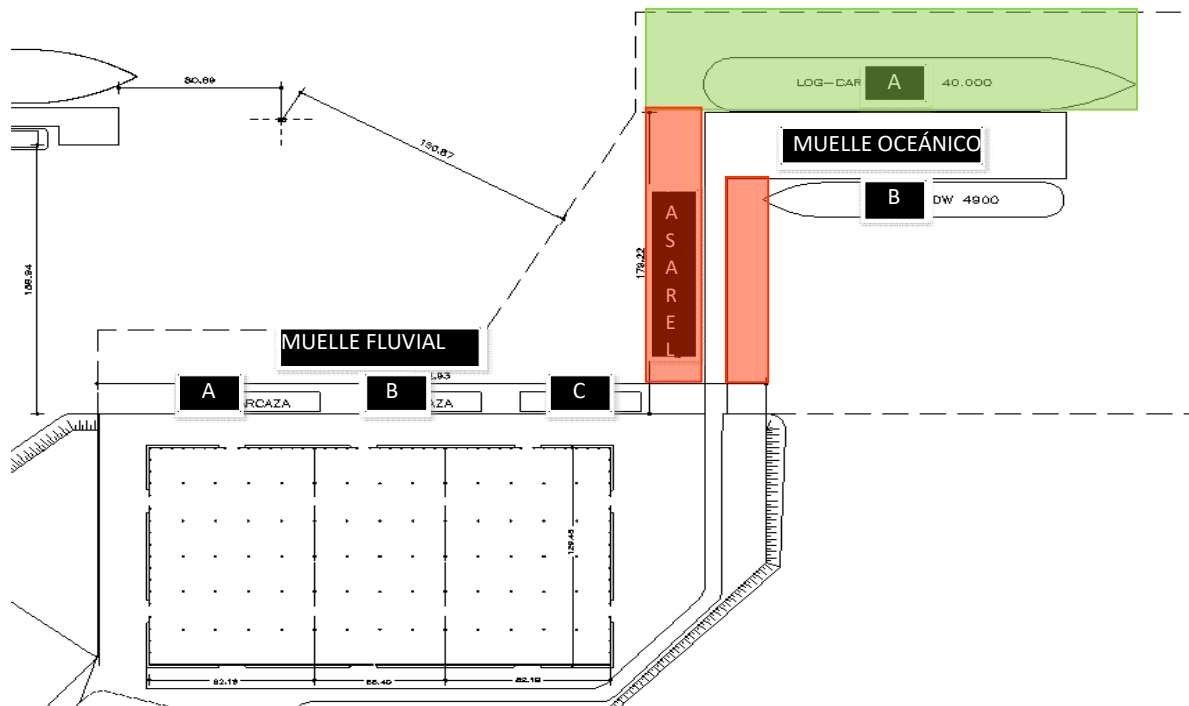
11.2 - Las embarcaciones, serán responsables e indemnizarán a ONT por los daños y averías que ocasionaran a las obras, instalaciones, aparatos y utensilios del Puerto.

11.3 - Este Reglamento podrá ser alterado, con la condición de que sea aprobado por la Autoridad Marítima.

XII – ABREVIATURAS

ANP	Administración Nacional de Puertos
CARU	Comisión Administradora del río Uruguay
IMP	Información Marítima Publicada
IP	Instalación Portuaria
ONT	Autoridad Portuaria del Puerto de la Terminal Ontur Internacional S.A.
PBIP	Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias
PNN	Prefectura Nacional Naval
PRENU	Prefectura del Puerto de Nueva Palmira
SICOSENARU	Sistema Combinado de Información y Control para la Seguridad de la Navegación

XIII – PLANO DEL PUERTO



 **ZONAS DE EXCLUSION**