



Facultad de Ciencias Económicas y de Administración
Universidad de la República

**UNIVERSIDAD DE LA REPUBLICA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y DE ADMINISTRACION**

**TRABAJO MONOGRÁFICO PARA OBTENER EL TÍTULO DE
CONTADOR PÚBLICO**

EFFECTOS ECONÓMICOS DE LA EXISTENCIA DE PUERTOS LIBRE EN URUGUAY.

por

**VANIA SIQUEIRA
MARIANA SZASZ**

TUTOR: Carlos Viera

**Montevideo
URUGUAY
2010**



Índice

Introducción

A) Objetivo del Trabajo Monográfico.....	Pág.3
B) Metodología utilizada.....	Pág.4
C) Alcance del Trabajo.....	Pág.5
D) En función de la Metodología descripta vamos a plantear los siguientes capítulos.....	Pág.5

Capítulo I

1.1. Aspectos Generales.....	Pág.7
1.2. Logística.....	Pág.8
1.3. Territorio Aduanero.....	Pág.10
1.4. Deposito Aduanero.....	Pág.11
1.5. Puerto Franco.....	Pág.11
1.5.1. Puerto de Montevideo.....	Pág.16
1.5.1.1. Antecedentes Históricos.....	Pág.23
1.5.1.2. Visión y Misión de la Adm. Nacional de Puerto..	Pág.32
1.5.1.3. Perspectiva de ampliación del Puerto de Montevideo.....	Pág.32
1.5.2. Puerto Colonia.....	Pág.33
1.5.3. Puerto Fray Bentos.....	Pág.34
1.5.4. Puerto Nueva Palmira.....	Pág.36
1.5.5. Puerto Paysandú.....	Pág.37
1.5.6. Puerto Salto.....	Pág.38
1.5.7. Puerto Juan Lacaze.....	Pág.39
1.6. Zonas Francas.....	Pág.39
1.6.1. Régimen de Zonas Francas.....	Pág.40
1.6.2. Vinculación entre Puerto Libre y Zona Franca.....	Pág.41

Capítulo II

1.1. Características del Sistema Portuario antes de la Reforma de 1992.....	Pág.43
1.2. La Reforma Portuaria	Pág.52
1.2.1 Marco Normativo que respalda la Reforma.....	Pág.54
1.2.2 Regimenes complementarios que consolidan el Sistema Portuario Nacional.....	Pág.63



1.3. Avances del Sistema Portuario a partir de la Ley de Puertos Libres.....	Pág.66
Capítulo III	
Generación de Valor Agregado en el Puerto.....	Pág.76
Unidad de Negocio Tráfico de Pasajeros de Ferry.....	Pág.77
Unidad de Negocio Cruceros.....	Pág.80
Unidad de Negocio Contenedores.....	Pág.82
Unidad de Negocio Logística y Puerto Libre.....	Pág.92
Mano de Obra Portuaria.....	Pág.96
Estructura Orgánica Actual.....	Pág.98
Infraestructura Portica de Puerto de Montevideo.....	Pág.98
Puertos de la Región.....	Pág.102
Capítulo IV	
El entorno competitivo de los puertos.....	Pág.109
La competencia imperfecta: El Monopolio.....	Pág.114
Las decisiones de privatizar: Experiencias internacionales.....	Pág.117
Ventaja competitiva de las naciones.....	Pág.120
Capítulo V	
Conclusión.....	Pág.128
Anexos	
Entrevistas.....	Pág.132
Ley N° 5.495.....	Pág.142
Ley N° 16.246.....	Pág.147
Decreto 412/992.....	Pág.164
Decreto 455/994.....	Pág.208
Bibliografía	



INTRODUCCION

A) Objetivo del trabajo:

El fenómeno de la globalización y la facilidad para trasladar capitales entre los distintos países, hace que cada vez sea más importante contar con aspectos que signifiquen un aporte a las ventajas competitivas con respecto a las demás economías.

La posibilidad de comercializar sus productos en el mercado internacional, son factores que ejercen una presión sobre los empresarios, haciendo que estos busquen constantemente elementos para hacer sus productos más competitivos, no solamente con referencia a los demás productos nacionales, sino que también sus productos deben ser competitivos con los productos extranjeros, ya sea porque este pretenda exportar sus productos en el mercado internacional o simplemente mantener la competitividad en el mercado interno que también son amenazados por mercaderías importadas.

La búsqueda constante de la reducción de costos hace que la logística pase a integrar el plan de desarrollo estratégico de las empresas, debido a que esta es parte de los costos del producto y afecta directamente a los precios.

Los puertos como parte de la cadena logística de las transacciones nacionales o internacionales constituyen un factor determinante al momento de tomar decisiones acerca de efectuar o no inversiones en una determinada región.



Los Puertos Uruguayos y en especial el Puerto de Montevideo fueron protagonistas del desarrollo del país y la región.

Actualmente su privilegiada ubicación geográfica, su ventaja comparativa por condiciones naturales e infraestructura, los servicios y opciones de inversión que ofrecen, lo han convertido en un referente obligado en las rutas mercantiles del subcontinente.

Además de las ventajas mencionadas anteriormente, los Puertos de Uruguay poseen una gran ventaja impositiva otorgada por la Ley de Puertos Libres N° 16.246 del año 1992.

Este régimen brinda beneficios arancelarios para la mercadería que ingresa al puerto ya sea para permanecer en depósitos almacenada para luego ser exportadas o ingresadas a territorio aduanero Uruguayo en régimen de tránsito.

El objetivo de este trabajo es realizar un análisis de los efectos del régimen de puertos libres a nivel micro y macro económico distinguiendo una situación de existencia y no existencia tal que aporten información para los agentes que deben tomar decisiones. Además dar a conocer que oportunidades brinda un Puerto Libre a los actores involucrados.

B) Metodología Utilizada:

Recopilar información de datos estadísticos, trabajos monográficos, sitios informativos en la web, entrevistas a informantes calificados y de la legislación vigente.



Recurrir a la teoría económica que permita interpretar esos datos a efectos de obtener conclusiones validas.

C) Alcance del trabajo:

Este trabajo monográfico ha sido realizado en base a antecedentes históricos de los últimos 20 años e información actual.

Abarca el funcionamiento de los Puertos en Uruguay y los de la Región que indirectamente dada su importancia esta relacionada al funcionamiento de los Puertos Uruguayos por su ubicación geográfica.

Con un enfoque a nivel macro y micro económico.

D) En función de la Metodología descrita vamos a plantear los siguientes capítulos:

Capitulo 1: Conceptualización del objeto de estudio: breve descripción de los puntos a tratar en el trabajo monográfico y algunas definiciones para su mejor entendimiento.

Capitulo 2: Descripción de la situación del sector Portuario Uruguayo Antes y Después de la Reforma portuaria que dio origen al régimen de puertos libres. Tratando los puntos que sufrieron impactos significativos: mano de obra portuaria, cometidos de la Administración Nacional de Puertos, operativa portuaria, participación del sector privado y contexto Marítimo Mundial y Regional. Además se desarrollan los principales aportes de la Ley N° 16.246.



Capítulo 3: Datos numéricos que reflejan cuantitativamente el impacto de la introducción del régimen de puertos libres.

Capítulo 4: Marco teórico relacionado con el objeto de estudio: Las cinco fuerzas competitivas de Michael Porter, el Monopolio de Fischer, Dornbusch y Schmalensee, Privatización de Buenos Campos y Ventajas Competitivas de las Naciones de Michael Porter.

Capítulo 5: Conclusión del trabajo monográfico.



CAPITULO I

1.1. Aspectos Generales

Las privilegiadas condiciones naturales que goza nuestro país, la infraestructura, ubicación geográfica y el régimen de los puertos nacionales son factores determinantes para el desarrollo económico de Uruguay y la región.

Montevideo se sitúa a orillas del Río de La Plata, este es considerado la principal vía de transporte de cargas del MERCOSUR¹.

Uruguay forma parte de dos grandes ejes de comercio y transporte: el MERCOSUR y la Hidrovia Paraguay-Paraná y eventualmente es uno de los puntos claves en el trazado del eje vial Buenos Aires-San Pablo.

Todos estos factores contribuyen al objetivo de integración regional, extendiendo el Hinterland² del sistema portuario a un amplio territorio que aloja un enorme mercado.

Con Montevideo en el centro del sistema Portuario y puerta de entrada regional, el transporte de carga y de pasajeros se extiende a los Puertos de Juan Lacaze, Colonia, Nueva Palmira, Fray Bentos, Salto y Paysandú aumentando de esta forma el potencial de los negocios y conectividad.

Como punto de partida de este trabajo monográfico es necesario definir algunos conceptos claves que facilitaran una mejor comprensión de los aspectos vinculados a la toma de decisiones.

¹ Mercado Común del Sur.

² Territorio o área de influencia entorno a un puerto.



1.2. Logística

Para Ferrel, Hirt, Adriaenséns, Flores y Ramos, la logística es "una función operativa importante que comprende todas las actividades necesarias para la obtención y administración de materias primas y componentes, así como el manejo de los productos terminados, su empaque y su distribución a los clientes"³.

Según Lamb, Hair y McDaniel, la logística es "el proceso de administrar estratégicamente el flujo y almacenamiento eficiente de las materias primas, de las existencias en proceso y de los bienes terminados del punto de origen al de consumo"⁴.

Para Enrique B. Franklin, la logística es "el movimiento de los bienes correctos en la cantidad adecuada hacia el lugar correcto en el momento apropiado"⁵.

Sintetizando esas definiciones diremos que la Logística es un proceso empresarial que se encarga de la repartición eficiente de los productos de una determinada organización, con el fin de obtener un menor costo y la excelencia de los servicios prestados al cliente.

Por lo tanto la logística busca administrar estratégicamente la obtención, el movimiento, el almacenamiento de mercaderías y el control de stock, así como todo el flujo de información asociado, a través de los cuales la empresa y su canal

³ Del Libro: Introducción a los Negocios en un mundo cambiante, cuarta Edición, de Ferrel O.C., Hirt Geofrey, Ramos Leticia, Adriaensens Marianela y Flores Miguel Angel, Mc Graw Hill, 2004, Pág 282.

⁴ Del Libro: Marketing, sexta Edición, de Lamb Charles, Hair Joseph, y Mc Daniel Carl, International Thomson Editores S.A. 2002, Pág 386.

⁵ Del Libro: Organización de Empresas, segunda Edición, de Franklin B. Enrique, Mc Graw Hill, Pág 362.



de distribución se guían de modo tal que la ganancia presente y futura de la organización es optimizada en términos de costos y eficiencia.

Las actividades claves de la Logística son: servicio al cliente, transporte, gestión de inventarios y procesamiento de pedidos. Es importante que la empresa logre la optimización de todas las actividades que se generan, como única forma de incorporarse activamente a la cadena de distribución, integrando los conceptos de eficiencia y productividad con el objetivo de alcanzar la plena satisfacción del cliente y obtener una disminución de sus costos.

Otros factores que influyen en el avance de la logística son la ampliación en líneas de producción, la eficiencia en producción, el hecho de que la cadena de distribución pretende mantener cada vez menos inventarios y el desarrollo de sistemas de información.

El conjunto de estos factores trae aparejado beneficios como ser aumentar la competitividad y optimizar la rentabilidad de las empresas para afrontar el desafío de la globalización, mejorar la gerencia y la gestión logística comercial nacional e internacional, lograr una combinación óptima de todos los factores que intervienen en la decisión de compra tales como la calidad, confiabilidad, precio, empaque, distribución, protección, servicio y la extensión de la visión Gerencial para convertir a la logística en un modelo, un marco, un mecanismo de planificación de las actividades internas y externas de la empresa.

En conclusión la logística es una función empresarial que comprende organizar estratégicamente todas las actividades y procesos necesarios desde el momento en que se obtienen a las materias primas y componentes hasta que los productos terminados son entregados en cantidad adecuada y en el momento apropiado a sus consumidores finales, de forma de disminuir los costos y consecuentemente aumentar la competitividad de la cartera de productos.



1.3. Territorio Aduanero

Territorio aduanero es el ámbito geográfico dentro del cual son aplicables las disposiciones aduaneras nacionales, en ejercicio de su poder de imperio⁶.

El concepto de territorio aduanero supone la existencia de un Estado soberano, de una legislación para regular la entrada y salida de bienes objeto de comercio internacional y de una organización investida de autoridad para hacer cumplir sus normas. Podemos decir que territorio aduanero es aquel en el cual el Estado impone coactivamente sus normas jurídicas aduaneras y donde, por tanto, aplica medidas de política administrativa y ejerce su potestad tributaria.

Lo integran también los enclaves aduaneros constituidos a su favor en territorio extranjero, en los que se aplica un mismo sistema arancelario y de prohibiciones de carácter económico a las importaciones y a las exportaciones.

No integran las Zonas Francas, Puertos Francos, y otros exclaves aduaneros definidos o a definirse en territorio nacional.

Enclaves: es aquella parte del territorio de un país extranjero en las que se aplican las disposiciones aduaneras de otro país.

Exclaves: es la parte del territorio de un país en el cual se aplican las disposiciones aduaneras de otro país y no son aplicables las disposiciones aduaneras nacionales.

Exportar: consiste en extraer de forma definitiva mercaderías nacionales o nacionalizadas para ser consumidas en el exterior del territorio aduanero nacional, una vez abonados los tributos a la exportación.

⁶ Código Aduanero Uruguayo.



Importar: es la introducción a plaza de carácter permanente de mercadería para ser consumida, procedentes del exterior del territorio aduanero nacional. La importación definitiva se produce cuando son abonados los tributos a la importación.

1.4. Depósito Aduanero

Depósitos aduaneros son espacios cercados, cerrados o abiertos, lanchas y pontones⁷ y tanques, donde las mercaderías son almacenadas con autorización de la Aduana, y con el fin de depositar allí mercancías extranjeras, ya sea para su almacenamiento o con el objeto de ser sometidas a una transformación.

Pueden ser oficiales o fiscales, pertenecientes al Estado o arrendados por éste, y pueden ser particulares. Los fiscales como particulares pueden ser de comercio, francos o industriales⁸.

1.5. Puertos Francos



⁷ Depósitos flotantes.

⁸ Art. 95 y 96 del Código Aduanero Uruguayo.



Un puerto franco o puerto libre es un puerto cuya aplicación de las normas tributarias no coinciden en estricto a las normas tributarias aplicadas en el resto del país. Esto significa que en la generalidad de los casos está libre de impuestos o con una regulación más conveniente.

Los Puertos de Uruguay están regulado por la Ley 16.246 del 8 de abril de 1992 y el Decreto reglamentario 412 del 1 de setiembre de 1992, Decreto 455 del 6 de octubre de 1994.

Según la mencionada Ley de Puertos “la prestación de servicios portuarios eficientes competitivos constituye un objetivo prioritario para el desarrollo del país”.

El régimen de Puerto Libre implica la libre circulación de mercaderías en los puertos y terminales portuarias de la República, sin necesidad de autorizaciones y trámites formales. Para estar amparadas bajo este régimen, las actividades que se desarrollen no podrán establecer modificaciones en la naturaleza del producto o mercadería y quedaran restringidas a operaciones de depósito y almacenamiento.

La libre circulación de mercadería implica dos conceptos, el concepto jurídico y el concepto físico. Siendo la circulación física el traslado de mercaderías y la circulación jurídica el efecto jurídico de la transacción como lo es en el caso de la venta, transferencias entre otros.

Las operaciones que se podrán realizar dentro del Recinto Aduanero Portuario según el decreto 455/94 se clasifican en:

- Actividades relacionadas con las mercaderías: Son las actividades que sin variar su naturaleza, puedan agregar valor a las mismas, cambiar su presentación o instrumentar su libre disposición o destino.



- Actividades relacionadas o asociadas con los servicios que se prestan a la mercadería: Son las actividades convencionales de carga, descarga, estiba, desestiba, movilización de bultos y además son viables las siguientes: transporte, trasbordo, reembarque, tránsito, removido, depósito, almacenamiento, disposición, abastecimiento de buques, reparaciones navales y otros servicios financieros.

Reenvasado / Agrupado / Desagrupado

Actividades de empaquetado y preparación para el transporte o distribución en unidades de carga o apropiadas para expedición o venta de mercadería que entran, permanecen, o dejan el recinto portuario, así como tareas relacionadas al desempaquetado de otras unidades de carga.

Consolidado / Desconsolidado

Consiste en actividades de vaciado y cargado de contenedores.

Clasificado

Es la separación o conjunción de mercaderías para su selección o mezcla por clases, tipos, familias o cualquier otro concepto, incluso el cumplimiento de lo especificado en documentos o manifiestos de carga parcial o total.

Remarcado

Es la operación de cambiar el destino de una mercadería, las marcas o señales de los bultos.



Manipuleo

Actividades de traslado físico de carga a cualquier sitio dentro del puerto, sin incluir operaciones de carga o descarga y el reacondicionamiento de la misma.

Fraccionamiento

Consiste en dos actividades diferentes:

- a. Desde el punto de vista del transporte y almacenamiento es la separación de las mercaderías contenidas en una remesa, bulto o envase, para componer otros diferentes.
- b. Desde el punto de vista de la mercadería o producto consiste en la fragmentación o molienda de los mismos, sin alterar su naturaleza.

Transporte

Es el movimiento de mercaderías desde puertos nacionales o depósitos fiscales, y su embarque para el exterior, o hacia otros puertos nacionales o zonas francas.

Trasbordo

Consiste en el traslado de mercaderías de un medio de transporte a otro, dentro del recinto aduanero portuario.



Tránsito

Es el régimen por el cual las mercaderías sin ser nacionalizadas son transportadas dentro del territorio aduanero nacional sometidas al control de aduana, que estén destinadas al extranjero o a otros exclaves aduaneros.

Removido

Es el embarque directo, desde depósito o rambla, de las mercaderías de origen nacional o nacionalizado, desde un puerto uruguayo, para su desembarque directo o a depósito o rambla en otro puerto uruguayo.

Depósito / Almacenamiento

Es el servicio que se presta a la mercadería que permanece al cuidado o custodia de la Administración Portuaria, operadores o concesionarios debidamente autorizados, dentro de los depósitos portuarios desde su recepción hasta su entrega a los propietarios o consignatarios.

Disposición

Es el acto de disponer el destino, movilización de mercaderías o productos incluyendo las actividades de planificación, preparación, cumplimentación y/o entrega de órdenes o instrucciones que habiliten el desarrollo de las actividades permitidas en el Puerto Libre.

Abastecimiento de Buques

Constituye la compra, almacenamiento y venta de provisiones para los buques.



Esta actividad está libre de impuestos aduaneros para buques destinados al tráfico nacional e internacional.

Reparaciones Navales

Se permite la actividad de reparación de buques bajo el régimen de exclave aduanero.

Servicios Financieros

Son las actividades bancarias, seguros, de control de mercaderías y otras relacionadas con los negocios portuarios, navieros o del comercio exterior, siempre que se realicen para terceros países o para usuarios del puerto libre, en actividades dentro del mismo.

Todas las actividades mencionadas contribuyen a que en los puertos Uruguayos cumplan los objetivos de prestar servicios que favorezcan a la expansión del comercio exterior, así como servir de centro de distribución o comercio en tránsito. Además se llevan a cabo procesos con las mercaderías que no modifiquen su naturaleza.

1.5.1 Puerto de Montevideo





El puerto de Montevideo está ubicado en el Río de la Plata y se caracteriza geográficamente como la principal ruta de movilización de cargas del MERCOSUR. Ubicado en el baricentro de una zona de influencia de casi doscientos millones de habitantes, Montevideo se encuentra en el centro de integración del MERCOSUR.

Ofrece servicios y opciones de inversiones que se suman a los beneficios de sus condiciones naturales e infraestructura. El puerto de Montevideo opera las 24 horas del día, los 365 días del año y se destaca por las escasas probabilidades de vientos y temporales que paralicen las operaciones⁹.

El régimen de Puerto Libre, que rige en Uruguay desde la entrada en vigencia de la ley 16.246 del 8 de abril de 1992, ha convertido al Puerto de Montevideo en la primera y única terminal de la costa atlántica de Sudamérica con un régimen logístico y competitivo para el tránsito de mercaderías.

Las actividades a desarrollar en el Puerto de Montevideo están limitadas a las actividades que constan en la Ley de Puertos Libres. El Puerto de Montevideo cuenta con la infraestructura necesaria que permite un adecuado desarrollo y control de las actividades permitidas por el mencionado régimen.

Accesos al puerto

El canal de acceso al puerto tiene dos tramos, uno de orientación Sur que cuenta con una conexión de aproximadamente 9 km de largo y el otro cuenta con una

⁹ Estadísticas y Mercados “Cifras 2009” – Administración Nacional de Puertos.



extensión de aproximadamente 15 km de largo con una orientación Oeste/Suroeste.

Además el Puerto de Montevideo cuenta con acceso ferroviario conectado a su vez con la red férrea nacional.

Instalaciones

La superficie de la zona portuaria alcanza una amplitud de aproximadamente 103 hectáreas destinadas al respaldo de los muelles de atraque polivalentes para almacenaje, vehículos y contenedores.

Para amparar sus actividades el Puerto de Montevideo dispone de dos escolleras; una Oeste de 1.300 metros de longitud, resguardando a la terminal de los vientos del sector sur-oeste (Pampero) y otra Este (escollera Sarandí) de 900 metros de longitud que preserva de los vientos del sector sur-sureste. Estas dos escolleras protegen también la entrada y salida del puerto cuya distancia entre morros es de 320 metros.

Ambas obras de abrigo salvaguardan las 200 hectáreas del antepuerto para las embarcaciones que atracan en el mismo o circulan para operar en los muelles del puerto.

Se está efectuando los trabajos de dragado¹⁰ del antepuerto y las dársenas¹¹ del puerto de Montevideo a cargo de la Administración Nacional de Puertos. El objetivo es mantener la profundidad de las dársenas a 10,5 metros, llegando a una

¹⁰Retiro de sedimentos en cursos de agua, accesos a puerto para aumentar la profundidad de un canal de navegación con el fin de aumentar la capacidad de transporte de agua.

¹¹ Parte resguardada artificialmente en aguas navegables, dispuesta para la carga y descarga.



profundidad de 11,5 en las zonas de maniobra de dársenas 1 y 2. Para el antepuerto el objetivo es alcanzar 12 metros.

En junio 2009 se inicio la primera etapa de dragado tercerizado en el canal de acceso de km 0 al km 42,5 con una profundidad de 12 metros. La segunda etapa se realizara en el canal de acceso del km 0 al km 54 con una profundidad de 13 metros y finalizara alrededor de agosto 2011.

Terminal de Contenedores Cuenca del Plata

La terminal de contenedores Cuenca del Plata comprende dos muelles, uno tiene una longitud de 288 metros y una profundidad de 10,5 metros, el otro mide 350 metros y 11 metros de profundidad. Este último pose una capacidad de dragado a 14,5 metros.

La terminal de contenedores cuenta con una playa pavimentada de 27,5 hectáreas, siendo el área total de 33,4 hectáreas. Esta es una sociedad mixta, integrada en un 20% por la ANP y en un 80% por Katoen Natie S.A¹².

Se han desarrollado obras de extensión de muelle en terminal con el objetivo de ampliar la capacidad de atraque, recibiendo en 2010 el buque portacontenedores Rio Madeira de Hamburg Süd con una capacidad de 5300 contenedores, calado de 13,5 metros, 286 metros de eslora y 40 metros de manga.

Muelle Fluvial: Junto a la Terminal de Contenedores, posee una extensión de trescientos cincuenta y tres metros de longitud y cinco metros de profundidad.

¹² Sociedad domiciliada en Amberes, es un grupo internacional que opera en 22 países en las aéreas logística integrada y operación de terminales de puertos.



Este muelle y sus instalaciones son utilizados exclusivamente por la Armada Nacional.

Muelle Maciel: Posee trescientos ochenta y dos metros de longitud y cinco metros de profundidad, en el funciona la Terminal de Pasajeros de los buques que realizan el traslado Montevideo – Buenos Aires.

Muelle A (Dársena uno): Tiene una cabecera de cincuenta metros de longitud y trescientos tres metros en el muelle con diez metros de profundidad. En el mismo existen depósitos que actualmente están concesionados en régimen de puerto libre.

Muelle Central (Dársena uno) Con una longitud de cuatrocientos noventa y dos metros, conocido como Atraque 3, 4 y 5, se caracteriza por ser una importante plaza operativa para el arribo de buques cruceros, manipulación de cargas generales, contenerizadas y vehículos transportados en buques y cuenta con un deposito frigorífico.

Muelle B (Dársena uno): En el muelle B, denominado Atraques 6 y 7, se movilizan gráneles sólidos y contenedores de mercaderías y vehículos. Pose una cabecera con ciento cuarenta y ocho metros de longitud y diez metros de profundidad. A su vez del lado oeste se encuentra el muelle B (Atraques 8 y 9) que posee trescientos veintisiete metros de longitud y diez metros de profundidad.

Muelle Central (Dársena dos): Atraques 10 y 11, con una longitud de trescientos noventa y dos metros, en el cual funciona un depósito frigorífico con capacidad para almacenar mercadería congelada como ser pescado, carne y fruta.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

Muelle Florida: Posé cincuenta y tres metros de extensión y permite el atraque de barcos pesqueros de flotas extranjeras.

Muelle Mántaras: Funciona como terminal de buques pesqueros nacionales, tiene seiscientos metros de longitud y una explanada operativa de quince mil metros cuadrados con depósitos que apoyan a la logística de buques.

Terminal Marítima La Teja para Hidrocarburos



Está constituida por tres muelles ubicados al lado norte de la bahía, en la cual funciona la Refinería La Teja que pertenece a la empresa estatal de petróleo ANCAP.

Los buques petroleros arriban a la terminal a través del Canal La Teja para descargar productos derivados del petróleo.

La capacidad de descarga de caudales en estos muelles varía entre trescientos y mil doscientos metros cúbicos por hora.



Turismo de Ferry y Cruceros



A través de los Puertos de Montevideo y Punta del Este se realiza el turismo de cruceros del Uruguay.

Ambos puertos difieren en la operativa ya que el Puerto de Punta del Este invierte una menor infraestructura con relación al Puerto de Montevideo. Este último moviliza pasajeros y suministra directamente desde el muelle, mientras que el Puerto de Punta del Este opera con embarcaciones particulares y auxiliares.

Existen otros negocios que surgen a raíz del turismo de cruceros, son ellos: los restaurantes, las artesanías, las casas de cuero. Además de estos los cruceros demandan otros servicios que pueden ser retiro de residuos y servicios de abastecimiento.

La ubicación de Montevideo, su cercanía con Argentina y Brasil, constituye un factor favorable para el desarrollo del turismo marítimo. Además Montevideo cuenta con una importante infraestructura y capacidad hotelera para respaldar el turismo.



Pesca

Los buques pesqueros atracan en el Puerto para realizar actividades de descarga de la captura, alistamiento, recambio de tripulación, reparación a flote o muelle, estacionamiento post zafra.

Aproximadamente un noventa por ciento de la flota pesquera nacional utiliza el Puerto de Montevideo como base de sus operaciones.

La flota pesquera ha venido cambiando la composición de sus capturas, evoluciona positivamente la cantidad de buques que pescan especies no tradicionales en detrimento de la pesca de especies convencionales, lo que implica nuevos usos del Puerto de Montevideo, con menores entradas y mayores estadías en el puerto.

1.5 .1.1 Antecedentes históricos

El Puerto de Montevideo se ha caracterizado históricamente por las excelentes condiciones espaciales y una estratégica posición geográfica de su bahía, siendo estas características cruciales para la defensa territorial del área y desarrollo del comercio con el exterior.

En sus orígenes el Puerto de Montevideo era considerado como un puerto de entrada libre y de libre comercio hasta la creación del puerto artificial de Buenos Aires, hecho que generó una competencia que hasta el momento no existía, y una lucha para asegurar los ingresos aduaneros, que en esta época representaban una valiosa fuente de recaudación para los estados.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay



Los comienzos del Puerto de Montevideo se hallan angostamente ligados con la última fase de colonización, al principio de la segunda década del Siglo XVIII. En dicho periodo se acentuaron las amenazas de portugueses y británicos sobre los intereses económicos del imperio español en el Río de la Plata, pretendiendo ambas potencias garantizar la homogeneidad comercial en puntos de apoyo estratégicos. El desembarque de estas fuerzas que pretendían asentarse de forma permanente en este territorio consistió en las primeras operaciones portuarias de Montevideo.





La ciudad de Montevideo nace como respuesta a la necesidad de edificar una plaza fuerte situada en una bahía del Río de la Plata y delimitada hacia el oeste por un cerro. La bahía Montevideo es el asiento del puerto de la ciudad y una de las razones por las cuales se fundó la misma, dando amparo natural a las embarcaciones.

En este proceso de evolución de la historia portuaria se pueden identificar distintas fases, comenzando por la fundación del puerto hasta fines del siglo XIX, abarcando en el mismo muy diferentes períodos históricos desde la etapa colonial hasta la etapa de inmigración masiva en el primer siglo de la independencia.

Desde fines del Siglo XVIII y todo el Siglo XIX el mar solo era considerado una puerta de salida a la riqueza generada en Uruguay a través de la comercialización de cueros y la industria frigorífica, no se veía una conexión entre la riqueza obtenida y el océano. El mar era solo un vínculo, no un tema de inquietud u objeto de análisis¹³.

En 1860 Uruguay entra en la etapa capitalista de explotación pecuaria, consolidándose la ganadería y sus derivaciones la principal fuente de ingresos del país. A partir de entonces se desata la actividad comercial internacional, cada nación se especializaba en producir lo que le resultara más beneficioso e importaba de otros países lo que el no podía o no le resultaba lucrativo producir.

Fue en 1874 que se permite a los señores Jaime Cibils y Juan D. Jackson la construcción de un dique en el Cerro de Montevideo, conocido como Dique Civil –

¹³ Jorge Montaldo-24/06/2009- Blog museo portuario.



Jackson, como respuesta a las exigencias y oportunidades que presentaba el momento.

La magnitud de las transformaciones demográficas y económicas de aquella época estimuló a grandiosas modificaciones en la infraestructura de la ciudad y del puerto. El sostenible crecimiento de la población fue una de las razones para la expansión de la ciudad mas allá de la península de la Ciudad Vieja a mediados del siglo XIX y el comienzo de una densa edificación urbana.

En el periodo 1901-1909 se instauraron plantas industriales a orillas de la bahía, frigoríficos, la central de UTE, instalaciones de ANCAP y ferrovías. Esta modernización fue resultado de un auge económico basado en el aumento de las exportaciones de carne, pieles y lanas.

El puerto constituía el eje de las actividades económicas de la Ciudad Vieja, exteriorizado en el establecimiento de bancos, bolsas, seguros, la aduana, compañías de importación y exportación alrededor del mismo. Esta situación llevo a que las familias de clase media y alta abandonaran sucesivamente la zona, convirtiendo la Ciudad Vieja en un barrio habitado por familias de medianos y pequeños ingresos, alojándose en conventillos, casas de inquilinato y pensiones.

Las primeras décadas del Siglo XX se caracterizan como un periodo de modernización, en el cual se acentúa el desarrollo de la industria a orillas de la bahía de Montevideo y la ampliación de instalaciones portuarias, impulsando el crecimiento de la economía uruguaya.

En 1776 España creo en Montevideo su gran base naval del Atlántico Sur Occidental. Esta tenía por objetivo conservar la integridad de la soberanía española en las regiones que iban desde el Río de la Plata y las costas atlánticas



de Uruguay hasta la Patagonia, las Islas Malvinas y el Golfo de Guinea, en África. Este factor sumado al hecho de que entre 1840 y 1890 la mitad de la población de Montevideo se componía de inmigrantes extranjeros, llevó a que en gran parte del Siglo XIX Montevideo fuera una ciudad con un enfoque más centrado hacia Europa que al interior del país. Como resultado se acentúa un escaso desarrollo de los medios de transporte hacia el interior del país y, en contrario, un intenso incremento de actividad portuaria que garantizaba el arribo de navíos franceses, españoles e ingleses. Consecuentemente, la actividad comercial del puerto experimentó sustanciales incrementos, tornándolo en un potencial competidor del Puerto de Buenos Aires.

Por otro lado, el número de movimiento de barcos en el puerto comenzaba a ascender debido a la expansión manufacturera en Europa, incrementando la demanda de navíos de carga con mayor porte. En la medida que avanzaba la navegación a vapor y el comercio internacional se iba intensificando, el Puerto de Montevideo se tornaba ineficiente, ya que no ofrecía suficiente espacio para hacer frente a las exigencias del Comercio Internacional.

Por lo que se comenzaron a tomar medidas para satisfacer los requerimientos del momento, a través de obras tales como:

- Construcción de un edificio para la Aduana con sus muelles y ramblas (en que año)
- Balizamiento del escollo de la Panela
- Promulgación de un reglamento del Puerto de Montevideo
- Imposición de multas y sanciones a quienes destruyan las boyas y señales de navegación
- Establecimiento de un tributo especial para recaudar fondos y poder instaurar un faro



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

- En 1853 Juan Carlos Gómez, importante arquitecto de la época, declara la libre circulación de buques y apertura al comercio de todas las naciones. Esto luego de analizar los beneficios que el transporte ofrecía al país, incluyendo la movilización de un volumen de cargas superior, lo cual determinaba una activa concurrencia de buques de ultramar al Puerto de Montevideo, un mayor empleo de embarcaciones, mano de obra y capitales para servicios de descarga, deposito, reembarque o transbordo, así como la movilización de una sustentada flota de navegación.



En el periodo de Guerra Grande (1839 -1851) los cambios que estaba sufriendo el comercio internacional, había hecho cambiar el régimen de operaciones comerciales en el Puerto de Montevideo. Sin solución al problema portuario de optimización de espacios, los muelles (que eran utilizados por sus propios dueños o se alquilaban en determinadas condiciones), era un recurso arbitrario, pero que finalmente amenizaba los problemas de carga y descarga de mercaderías.

Frente a la búsqueda de providencias para optimizar la infraestructura del puerto, entre 1861 y 1897 se exhibieron diversos proyectos para la construcción del



puerto. En 1901 se concede la construcción del nuevo puerto a un grupo francés, cuya propuesta era casi una réplica del puerto de Marsella. Posteriormente el proyecto fue sufriendo innumeradas modificaciones, hasta que el 18 de julio de 1901 se da comienzo a las obras en una ceremonia en lo que hoy se conoce como el comienzo de la escollera Sarandí y la rambla, contando con la presencia del Presidente de la República Dr. Juan Lindolfo Lacuesta, los Ministros e invitados extranjeros.

Posteriormente, entre 1912 y 1932, se inician otras obras de infraestructura portuaria, como ser la construcción de grandes depósitos o hangares para el resguardo de mercadería importada. En el año 1931 el Puerto de Montevideo disponía de 20 grúas pórtico para 5 toneladas, 17 de medio pórtico, 7 guinches a vapor para 8 toneladas, 10 para 6 toneladas y 12 para 1,5 toneladas¹⁴.

Concomitantemente, se desata una crisis económica en el país y consecuentemente se da inicio a la implementación de una política, la cual se caracterizaba por implementar una legislación laboral y social protectora, desarrollando conjuntamente una política de nacionalización y estabilización.

En 1909, una la ley N° 3.428 da inicio a lo que se llama Régimen Monopólico de los servicios portuarios. Dicha ley adjudica al Estado la exclusividad de la administración y explotación del Puerto de Montevideo.

En la ley N° 5.495 del 21 de julio de 1916 (Art. 11), se crea a la Administración Nacional del Puerto de Montevideo, un organismo estatal cuya validez de sus actos estaba delimitada territorialmente al Puerto de Montevideo. Esta ley asignaba a la ANP la prestación de todos los servicios portuarios, lo que

¹⁴ Montaldo, Jorge (Junio 1992) "Manual de Inducción Portuaria"



implicaba, la creación de un monopolio y la ausencia total de competencia y capitales privados en los puertos uruguayos.

En julio de 1927, el Poder ejecutivo emite un decreto en el cual dispone el régimen monopólico de todos los servicios marítimos del Puerto de Montevideo, con algunas excepciones a favor de la Administración Portuaria.

Posteriormente, en 1948, la Ley N° 11.037 hace una modificación en la denominación del organismo nacional de administración portuaria, el que pasa a conocerse como Administración Nacional de Puertos (ANP), en lugar de Administración Nacional del Puerto de Montevideo, de esta forma se amplía el ámbito de vigencia de las resoluciones dictadas por el órgano estatal de administración portuaria, el que pasa a abarcar a todos los demás puertos nacionales. Además, da la ANP el carácter de organismo estatal descentralizado, con autonomía funcional y financiera.

A partir de la emanación de la Ley N° 5.595 y los decretos reglamentarios posteriores, la actividad portuaria se fue organizando a través de diversas oficinas públicas, ejerciendo diversas competencias sobre aspectos del funcionamiento del servicio portuario, tales como remolcadores, amarradores, dragado y recursos humanos.

Debido a la evolución del tamaño de los buques, en 1955 se implementa la utilización del contenedor, cuando Malcom McLean construye el primer contenedor para transporte de grandes cantidades de mercaderías y su posterior implementación en 1966, por parte de la empresa Sea-Land, primer servicio transatlántico que lo utilizó.



La utilización del contenedor marca profundos cambios sociales y culturales en el área portuaria. Su creación permitió mejorar la eficacia de los recursos disponibles, tales como la reducción del tiempo de espera del buque en el puerto, el incremento en las frecuencias de los servicios, el aumento del movimiento de toneladas por milla, una mayor protección y seguridad a la carga, estandarización del equipo portuario, sistematización de los servicios y desarrollo de industrias conexas.

A nivel regional prevalecían los monopolios públicos de los servicios portuarios y de la demanda de trabajo, teniendo capacidad de fijar salarios y condiciones laborales. Cabe señalar que existían distintos regímenes para trabajadores en tierra y a bordo del buque, lo cual dificultaba la introducción de nuevas tecnologías en el manipuleo de cargas. Estas condiciones implicaban una pérdida de eficiencia y disminución de movimientos de cargas, lo que a su vez traía como consecuencia un incremento de las tarifas portuarias.

Ante la necesidad de dar fin a este estado de ineficiencia, es que surge la idea de fomentar la participación del sector privado en la actividad portuaria.

Hasta 1992, la Administración Nacional de Puertos (ANP) era responsable de toda la infraestructura portuaria y la prestación de todos los servicios de carga en el puerto. El personal que operaba en tierra dependía de la ANP, mientras que los prácticos¹⁵ dependían, y aun hoy dependen, de la Prefectura Nacional Naval.

A partir de la creación del puerto hasta la actualidad, si bien la modificación de la estructura portuaria no ha sido constante, el mismo ha sufrido modificaciones para poder adaptarse a las exigencias del entorno.

¹⁵ Quienes asesoran a los Capitanes de los buques para el ingreso de los mismos al puerto.



1.5.1.2 Visión y Misión de la Administración Nacional de Puertos

La Visión de la ANP es construir un polo de desarrollo para el Uruguay, consagrándose como el puerto preferido de la región, por la calidad de sus servicios.

Tiene por Misión administrar, conservar y desarrollar el Puerto de Montevideo generando, mediante una organización eficiente orientada a la satisfacción de los clientes, una actividad creciente y sustentable que lo distinga por la calidad de sus servicios y por su contribución a la excelencia en la cadena del transporte multimodal¹⁶.

1.5.1.3 Perspectiva de ampliación del Puerto de Montevideo

Puerto Punta de Sayago



Es un predio ubicado en la zona oeste de la Bahía de Montevideo, a 12 km del Puerto de Montevideo.

¹⁶ www.anp.com.uy



Se ha identificado oportunidades puntuales de negocio en el área logística de Punta de Sayago como resultado de la búsqueda de desarrollo del Puerto Libre y apostando al crecimiento del Puerto de Montevideo. Este proyecto tiene por objetivo extender la capacidad operativa portuaria y mejorar la eficiencia logística del Sistema Portuario Nacional y de la región.

El área constituye cien hectáreas que amparan áreas verdes, industrias que buscan no dañar al medio ambiente y la ciudad. Se planea formar una conexión eficiente entre vías marítimas, férreas y autovías para optimizar el manejo de cargas.

El predio contará con grandes depósitos; redes de comunicación de alta tecnología; servicios financieros y bancarios; acceso directo al puerto, a la red ferroviaria, al aeropuerto y conectividad con las principales vías de transporte del país; servicios a los transportistas, estaciones de servicios y mantenimiento; sala de reuniones; un helipuerto; un centro comercial; espacios verdes, zonas de recreación y plaza de comidas.

1.5.2 Puerto Colonia





Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

El Puerto de Colonia está situado a 177 km de Montevideo sobre el Río de la Plata frente a la costa de la capital Argentina.

Por sus instalaciones y movimientos que se llevan a cabo en él, se puede decir que en importancia es el segundo puerto, luego de Montevideo y es el principal puerto de pasajeros del país.

El movimiento en este puerto se realiza por las frecuencias diarias que diferentes empresas realizan entre Colonia y Buenos Aires trasladando pasajeros y vehículos. Es la puerta de entrada y salida de turismo desde Buenos Aires, Montevideo y Punta del Este, por lo que es un punto turístico importante.

Cuenta con una terminal de pasajeros moderna que comenzó a funcionar en diciembre de 2009, que demandó una inversión que superó los diez millones de dólares.

1.5.3 Puerto Fray Bentos



El Puerto Fray Bentos está situado en la ciudad de Fray Bentos en el Departamento de Río Negro, a orillas del Río Uruguay a 317 km. de Montevideo.



Se encuentra a 92 km. de Nueva Palmira que es el Km. 0 de la Hidrovia Paraguay – Paraná.

El puerto está ubicado en el corazón de la región litoral del Uruguay, esto lo hace más conveniente por la accesibilidad vial. Tiene acceso carretero, ferroviario y el aeródromo a 14km.

Los productos agropecuarios transportados con más frecuencia son la cebada y el maíz.

El puerto se encuentra junto al puente internacional Fray Bentos - Puerto Unzué que proporciona la interconexión de carga entre Uruguay y la zona agrícola e industrial del litoral Argentino, hacia el oeste con Chile y hacia el este con Rio Grande del Sur en Brasil.

En el recinto portuario se encuentra la Terminal Logística M´Bopicuá construida en 2003 por los requerimientos de exportaciones del sector forestal. La terminal pertenece a la empresa Eufores del Grupo ENCE, situada sobre el canal del Rio Uruguay y a 12 km. de la ciudad de Fray Bentos. La terminal autoriza a operar barcos tipo Panamax y post Panamax.

Tenemos también la Terminal Botnia que fue planeada para atender necesidades de exportación de celulosa y de insumos de la planta Botnia. La empresa cuenta con sus instalaciones portuarias para su producción de celulosa. La celulosa se traslada en barcas de Botnia a Ontur en el Puerto Nueva Palmira.



1.5.4 Puerto Nueva Palmira



El puerto Nueva Palmira está ubicado en la costa del Río Uruguay en la desembocadura de los Ríos Paraná y Uruguay. Traslado de carga en tránsito procedente del centro del continente a través de la Hidrovia Paraguay – Paraná.

Debido a la construcción de silos cerealeros y las recientes cintas transportadoras, la ciudad y el puerto configuran uno de los puntos estratégicos para el Mercosur.

Los productos que mayormente se movilizan son cereales, frutas cítricas, gránulos sólidos y madera.

La zona tiene un gran potencial productivo y valor estratégico operando en régimen de puerto libre. Además dispone de un régimen legal adicional de Zona Franca y libertad de tránsito para las mercaderías libres de impuestos en su transporte regional.

Dentro del complejo portuario encontramos el Muelle Oficial, un recinto portuario que contiene silos para depósito de gránulos con un volumen de setenta y dos mil toneladas dirigido por el consorcio Terminales Graneleras Uruguayas S. A., la Terminal Navíos que se ocupa fundamentalmente del transporte de carga de



granos procedente de la Hidrovia Paraguay – Paraná y cuenta con una capacidad para almacenar de doscientos cinco mil toneladas y la Terminal Ontur que está planificada para trasladar grandes volúmenes de carga, dentro de las mercaderías que mueve se incluyen las exportaciones de Botnia de Celulosa. Esta tiene una capacidad de almacenaje de cien mil toneladas de celulosa.

1.5.5 Puerto Paysandú



El Puerto Paysandú está situado sobre las orilla este del Río Uruguay a 368 km. de Montevideo y es limítrofe con las ciudades de Concepción del Uruguay y de Colón en Argentina. El río se cruza por el puente “General Artiga”.

El Puerto se encuentra estratégicamente sobre la rambla Presidente Viera a 5000 mts. aguas abajo del puente internacional y cuenta con una gran accesibilidad vial y ferroviaria.

Se encuentra una línea ferroviaria activa de la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) que va desde Algorta hasta Paysandú siguiendo hasta Salto Grande



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

donde se comunica la red nacional con la red Argentina por el Puente Internacional Salto Grande.

El Río Uruguay es navegable por barcos de ultramar, transitado por buques de tipo Panamax ya que cumple con las condiciones de navegabilidad necesarias para este tipo de embarcaciones.

1.5.6 Puerto Salto



El Puerto Salto se ubica en el departamento de Salto a 13 km. aguas debajo de la represa Hidroeléctrica, en la rambla costa y junto al lado norte de la desembocadura del arroyo Cibal.

En el muelle hay instaladas dos grúas eléctricas con capacidad de levantamiento de cinco mil kilos.



1.5.7 Puerto Juan Lacaze



El Puerto Juan Lacaze llamado también Puerto Sauce está situado a 35 km. de Colonia sobre el Rio de la Plata. Este cuenta con una excelente ubicación geográfica ya que esta a 133 km. de Nueva Palmira km. 0 de la Hidrovia Paraná – Paraguay.

El Puerto Sauce atiende negocios afines con el Mercosur, facilitando servicios a ferris, que trasladan mercaderías situadas en vehículos de carga. Presta también servicios a buques graneleros e interviene en el transito fluvial de combustible.

Dicho Puerto posee una grúa eléctrica con una capacidad de levantamiento de dos mil kilos, además cuenta con una rampa para embarque y desembarque de camiones y vehículos.

1.6 Zonas Francas

Uruguay además de disponer de los beneficios otorgados por la Ley de Puertos Libres, cuenta con un régimen de Zonas Francas. Ambos se complementan entre sí, ofreciendo atractivas oportunidades de negocios para inversores.



1.6.1 Régimen de Zona Franca

Ley 15.921 del 17 de diciembre de 1987¹⁷ y su decreto reglamentario 454 del 8 de julio de 1988¹⁸ son la base reglamentaria de las Zonas Francas en Uruguay.

La mencionada norma declara el régimen de Zonas Francas como de Interés Nacional y tienen como objetivos promover inversiones, expandir las exportaciones, incrementar la utilización de mano de obra nacional e incentivar la integración económica internacional.

Las Zonas Francas son aéreas del territorio nacional que pueden ser públicas o privadas, siendo en ambos casos autorizadas y controladas por el Ministerio de Economía y Finanzas – Área Zona Franca.

Todas las actividades desarrolladas en estas Zonas están exoneradas de tributos aduaneros y fiscales, además están excluidas de la jurisdicción de los Monopolios Estatales.

En el momento existen nueve Zonas Francas, ubicadas en: Montevideo, Colonia, Nueva Palmira, Florida, Libertad, Nueva Halvecia, Rio Negro, Rivera y San José y existe un decreto donde se autoriza la creación de 2 nuevas Zonas Francas en Montevideo: Aguada Park y World Trade Center Free Zone.

Los bienes que ingresan a Zona Franca desde el territorio no franco se consideran exportaciones y la salida de bienes de las Zonas Francas está exenta de tributos y si los bienes son incorporados al territorio no franco se consideran importaciones,

¹⁷ Fuente: Ley 15.921.

¹⁸ Decreto Reglamentario 454/88.



pagando los aranceles correspondientes. Lo mismo sucede con los bienes provenientes de las Zonas Francas que se introducen a terceros países, tributarán los aranceles pertinentes.

En el caso particular del Mercosur están sujetos al arancel externo común que rige para mercaderías que ingresan desde fuera del área del Mercosur según decisión 8/94 del 5 de agosto de 1994. Este tratamiento arancelario ha reducido las ventajas de los productos industrializados en el territorio nacional franco a efecto de su introducción a los países del Mercosur.

De igual forma, las exoneraciones que pueden beneficiar a las empresas que hacen uso de Zona Franca continúan implicando una gran ventaja para el inversor.

En las Zona Franca se pueden realizar actividades de índole comercial, industrial y de servicios como ser: comercialización, depósito, almacenamiento, acondicionamiento, selección, clasificación, fraccionamiento, armado, desarmado, manipulación o mezcla de mercancías o materias primas de procedencia extranjera o nacional, instalación y funcionamiento de establecimientos fabriles, prestación de servicios financieros, de informática, reparaciones y mantenimiento, profesionales y otros que se requieran para el mejor funcionamiento de las actividades instaladas y la venta de dichos servicios a terceros países¹⁹.

1.6.2 Vinculación entre Puerto Libre y Zona Franca

La Administración Nacional de Puerto cobrará únicamente aquellos servicios que efectivamente haya prestado.

¹⁹ Guía Logística y de Comercio Exterior (2009-2010).



Así mismo la entrada o salida de mercaderías de Zona Franca se considera tránsito internacional, correspondiendo cobrar las tarifas una sola vez.

Cuando dichos bienes son introducidos desde Zona Franca al territorio aduanero nacional mediante una operación de importación, retorno o admisión temporaria, la Administración Nacional de Puertos reliquidará las tarifas de los servicios prestado ajustando los mismos a los precios que correspondan según la operación aduanera que se realice, con deducción de las tarifas ya abonadas.

En el caso de que los bienes hayan sido objeto de alguna transformación en Zona Franca, la reliquidación deberá realizarse exclusivamente sobre los insumos o parte de los mismos que fueron ingresados al país por vía marítima a través de algún puerto que esté bajo el control de la Administración Nacional de Puerto.

El régimen uruguayo da la posibilidad de que las mercaderías que ingresan a los puertos del país puedan ser trasladadas en tránsito a zonas francas sin necesidad de abonar los impuestos a la importación.



CAPITULO II

1.1 CARACTERISTICAS DE SISTEMA PORTUARIO ANTES DE LA REFORMA DE 1992:

La ley N° 16.246 del 8 de abril de 1992 conocida como la Ley de Puertos marca, entre otras cosas, el principio de una nueva era en materia portuaria. Para poder analizar la magnitud del impacto de esta reforma es necesario señalar las características y procedimientos que reglamentaban a la actividad portuaria con anterioridad a dicha reforma.

Régimen de contratación Laboral Portuaria

Desde la promulgación de la ley N° 5.495²⁰ del 1916, norma que dio origen a la Administración Nacional del Puerto de Montevideo como organismo público encargado de administrar la operativa portuaria en el Puerto de Montevideo, hasta la reforma portuaria de 1992, adjudicó a la misma la responsabilidad sobre la gestión y el funcionamiento de todos los servicios que se brindaban en el puerto.

Como todas las actividades marítimas del Puerto de Montevideo estaban sujetas al régimen monopólico estatal, la mano de obra portuaria era controlada por la Administración Nacional del Puerto de Montevideo (ANPM) y por la Prefectura Nacional Naval, la primera mantenía bajo su subordinación a los empleados que operaban en los muelles y en las oficinas portuarias, mientras que de la segunda dependían los trabajadores responsables de guiar a las grandes embarcaciones hasta que éstas ingresen al puerto.

²⁰ Ver Ley N° 5.495 en anexo pág. 142



Las actividades prestadas a bordo en los buques anclados en el puerto, era realizada por estibadores, apuntadores, capataces, guardianes y otros, todos trabajadores registrados en una bolsa de trabajo dependiente de la Administración Nacional de Servicios de Estiba (ANSE), a su vez eran inspeccionados por la autoridad portuaria (Estado) y controlados por los sindicatos de trabajadores portuarios y agentes marítimos. Los salarios de los trabajadores estaban basados en acuerdos tripartidarios equiparados con los del sector privado.

Entre 1985 y 1990 el ámbito portuario de Uruguay fue escenario de varios conflictos laborales llevados a cabo por operarios que reclamaban por mejores condiciones laborales, lo cual impulso una forzosa disminución en el nivel de actividad en los puertos. Se estima que los paros y huelgas tanto de estibas como de trabajadores portuarios llegaron a sumar el 20% del tiempo de trabajo disponible en el puerto, lo que es equivalente a un año en dicho periodo. Dichos paros eran constantes a tal punto que lo llamaron “Paros Perlados”, debido a que en forma casi consecutiva cada oficina paraba una hora, afectando la prestación de servicios a los usuarios.

Por otro lado, los sistemas portuarios eran intensivos en mano de obra, ya que contaban con un elevado excedente de trabajadores pertenecientes a poderosos sindicatos, que les aseguraba sus beneficios. Literalmente esos sindicatos portuarios constituían un monopolio que fijaban el número de trabajadores y el nivel salarial. Esto se reflejó con elevados costos de la mano de obra²¹.

Las cargas arribaban al puerto en modalidad de cajas, no existiendo en ese entonces la contenerización, lo que hacía necesario contar con un elevado número

²¹ M. Gallegos, Carlos - Situación Portuaria en América Latina y Perspectivas



de trabajadores para descargar un barco. Se necesitaba de cuadrillas, apuntadores de ANSE, Agentes Marítimos y personal de la Aduana tornando las operaciones muy lentas.

Con el pasar del tiempo la estructura portuaria sufrió modificaciones, adaptándose a los cambios que surgían como respuesta a necesidades de mejorar el manejo de la carga y adopción de tecnologías eficientes.

El acogimiento de tecnologías, maquinarias y la contenerización que permitían optimizar el tiempo insumido en las operaciones portuarias así como incrementar la capacidad de abarcar un mayor volumen de operaciones, indujo a una disminución en la demanda de trabajadores operarios y un incremento en el requerimiento de mano de obra calificada.

Competencias de la ANP

La ley N° 5.495 del 21 de julio de 1916 da origen al organismo estatal encargado de la operativa portuaria, ente que en un principio se designó como Administración Nacional del Puerto de Montevideo, hasta que en 1948 una ley modifica su denominación, y pasa a conocerse como Administración Nacional de Puertos (ANP).

Esta ley funda a la Administración Nacional del Puerto de Montevideo y declara a la misma como un servicio descentralizado, dependiente de la persona jurídica Estado. Además delega la administración de la ANPM a un Directorio compuesto por nueve miembros, entre los cuales cuatro serán electos por el Poder Ejecutivo para ocupar los cargos de Capitán General de Puertos, Director General de Aduanas, Director del Puerto en la parte administrativa y Director del Puerto en la parte técnica y obras, además de integrar el Directorio.



La normativa confiere a la Administración Nacional de Puertos la explotación de todos los servicios portuarios, incluyendo las actividades relacionadas con la carga y descarga de mercaderías, así como la realización de lanchajes²², remolques y toda la operación comercial relacionada, dentro y fuera del puerto. Además se faculta a la ANP a realizar salvamentos, autorizar la utilización de muelles particulares y fijar las tarifas del servicio portuario con el aval del Poder Ejecutivo.

Además era competencia de la Administración General de Puertos la gestión, el funcionamiento y control de los depósitos francos portuarios.

Operativa portuaria

Antes de la reforma portuaria de 1992 los servicios prestados en los puertos de Uruguay eran de competencia exclusiva de la Administración Nacional de Puertos en un régimen monopólico. Las mercaderías no podían circular en el puerto sin antes realizar trámites de autorización y permisos.

Los servicios realizados sobre las mercaderías se limitaban a tareas de carga y descarga de mercaderías en tierra, estiba y desestiba de mercaderías a bordo, y otras vinculadas al transporte de las mismas. Los responsables por las operaciones a bordo del buque diferían de los responsables por las tareas portuarias terrestres, lo cual hacía que la operativa portuaria careciera de unidad de mando.

Cada uno de los servicios mencionados anteriormente era desarrollado en régimen monopólico, uno estatal y otro paraestatal. El primero realizado por la

²² Flete de una lancha o embarcación menor



Administración Nacional de Puertos, por medio de la Oficina Personal Obrero (OPO), tenía bajo su responsabilidad los servicios efectuados en tierra. El segundo, ejercido por la Administración Nacional de Estibadores (ANSE), organismo que proveía el personal de estibaje y supervisores para trabajar a bordo. Estos eran contratados por la agencia marítima en representación de los armadores.

Los actores vinculados al comercio exterior cuya actividad estuviera relacionada con el adecuado funcionamiento de los servicios portuarios no coordinaban sus actividades, no existía un incentivo público a la organización de la actividad de comercio exterior. Tampoco existía una política sectorial al respecto, no contaban con una autoridad referente que determinara las áreas de acción y obligaciones de cada uno. Esto trajo como consecuencia el surgimiento de conflictos de interés entre las empresas de importación y exportación, los gremios de trabajadores, de profesionales, de empresarios y la Administración Nacional de Puertos.

Los navieros y agentes marítimos podían elegir entre un puerto y otro de Uruguay, pero una vez ingresado a uno de ellos no tenía libertad para elegir los servicios, ya que la prestación de estos estaba bajo la administración monopólica del organismo estatal, a excepción de los relacionados a la manipulación de la carga dentro del buque. Sin embargo, la libertad de contratación de los mismos estaba restringida a las características monopólicas del mercado.

Una de las principales consecuencias de la ausencia de competencia en los servicios fue la generación de ineficiencias, ya sea por los mayores costos, o por la baja calidad de los servicios. Como consecuencia de la falta de eficiencia, el tráfico de buques se redujo gradualmente y las tarifas se encarecieron.



En todos los puertos del país (Montevideo, Nueva Palmira, Sauce, Colonia y Fray Bentos) la ANP desarrollaba una acción coordinadora de la actividad portuaria, imposibilitando la competencia entre ellos, lo que generaba limitaciones en el desarrollo de políticas comerciales específicas por puerto. Adicionalmente la ANP centralizaba la gestión y las decisiones en los niveles jerárquicos superiores, el Directorio y Gerencia General, lo cual volvía el proceso de toma de decisiones poco ágil y poco flexible.

Correspondía al Estado financiar todas las inversiones en infraestructura y superestructura portuaria que se proyectara, no pudiendo contar con otra fuente de financiamiento que no fuera ésta. Generando una fuerte dependencia de los fondos disponibles del Estado.

Una importante parte de las áreas operativas eran ocupadas por un gran número de funcionarios que desarrollaban sus labores.

Al momento de iniciarse la reforma portuaria, la Administración Nacional de Puertos contaba con 4400 empleados. Además poseía talleres propios, remolcadores, buques y todo tipo de equipos utilizados en la prestación de los servicios marítimos.

Los equipos portuarios disponibles, propiedad de la Administración Estatal, además de ser poco eficientes, estaban resultando insuficientes para satisfacer la creciente demanda de operaciones con contenedores, que surgía como resultado de una fuerte expansión del comercio exterior a nivel mundial.

La ineficiente infraestructura marítima sumada a los constantes paros de trabajadores portuarios llevo a que los usuarios perdieran confiabilidad e interés en operar en puertos uruguayos, hecho que se vio reflejado en una disminución



notoria de transacciones. La caída del nivel de operaciones trajo aparejado un aumento de las tarifas por servicio, conduciendo a que la actividad portuaria uruguaya entrara en un círculo de decadencia.

Así mismo la falta de eficacia en la prestación de servicios fue acompañada por una burocrática estructura de funcionamiento que fue creciendo a lo largo del tiempo. En 1926 en el área operativa había 2.415 trabajadores, de los cuales 1.600 eran jornaleros, es decir, trabajadores que movían más de 6.000.000 de bultos en los almacenes. Pero esta situación cambió en 1965 donde habían 7.753 funcionarios para movilizar únicamente 684.000 toneladas. Todo este contexto hacía que la operativa en el puerto no fuera eficiente, ni competitiva, ni siquiera eficaz en el campo internacional²³.

Participación del sector privado

Con anterioridad a la promulgación de la Ley de Puertos todos los servicios portuarios eran suministrados por el sector público, desde la carga y descarga y la estiba. La única participación de privados en la operativa del puerto era el servicio de remolque, realizado por la empresa Reila. La ANP les permitía realizar los remolques pero no les admitía renovar los remolcadores, llegando al año 1992 con los mismos cascos habiendo cambiado los motores. Esto hacía que la tecnología se volviera cada vez más obsoleta, limitando la capacidad de la empresa a remolcar solamente barcos de pequeño porte.

La figura del sector privado aparecía en las actividades de comercio exterior conexas con las operaciones portuarias, tales como bancos, despachantes, casas de cambio y en empresas que realizaban tareas particulares en el puerto. Las

²³ Alvarez Mazza, Eduardo (2003) "El Puerto de Montevideo y su Entorno". Conferencia en la Academia Nacional de Ingeniería. <http://www.artech.com.uy>



actividades de las empresas privadas en el puerto se limitaban a situaciones excepcionales, en el suministro de servicios que no eran prestados por empresas estatales o en los casos en que ésta eventualmente no contara con el equipamiento necesario para ello.

No existían operadores privados especializados en la actividad portuaria, las compañías existentes desarrollaban actividades que eran complementarias a los servicios portuarios brindados por la Administración Estatal.

Otra figura privada existente en el sector portuario eran las Agencias Marítimas, cuya participación estaba restringida a la contratación de los servicios de estiba necesarios y a la solicitud de los medios de tierra que podía suministrarles la ANP, pero sin contar con la potestad de dirigir ni de responsabilizarse por la operación²⁴.

Contexto Marítimo Mundial y Regional

A fines del siglo XIX el comercio internacional se veía fuertemente impulsado por el surgimiento de nuevas tecnologías de transportes, producto de la energía a vapor y el mayor tamaño de los navíos.

La evolución en el tamaño de los barcos fue un elemento de preocupación para las autoridades de la época, debido a que los puertos que quisieran mantenerse competitivos en su actividad deberían adaptar su capacidad para recibir a los buques de mayor porte. Recibir mayores embarcaciones implicaba la necesidad de ampliar el dragado²⁵ para que estos pudieran transitar. La adaptación de los

²⁴ Alvarez Mazza, Eduardo (2003) "El Puerto de Montevideo y su Entorno". Conferencia en la Academia Nacional de Ingeniería. <http://www.artech.com.uy>.

²⁵ Profundidad del canal



puertos requería inversiones inusuales para profundizar, alargar, ensanchar canales de acceso y reformar muelles antiguos o construir nuevos.

Los gigantes barcos transoceánicos no iban a recalar en todos los puertos, sino que era económicamente beneficioso para los armadores²⁶ descargar en los grandes puertos para luego distribuir la carga en buques de menor porte. Debido a esto los puertos del mundo estaban obligados a adoptar una estrategia para transformarse en *puertos hubs*²⁷ o *feeders*²⁸.

Si los países no implementaran medidas para ampliar las estructuras portuarias, la mecánica del transporte marítimo internacional les asignaría indefectiblemente la categorización de puertos secundarios.

El comercio internacional había impulsado a que los cargadores internacionales trazaran rutas marítimas centrales. Una de las principales rutas de transporte marítimo internacional de cargas sería el ingreso a Latinoamérica por el Norte, y allí los puertos brasileros tenían la ventaja de poder descargar grandes buques para luego distribuir los contenedores en buques menores. La otra ruta vital sería la entrada a Latinoamérica por el Sur para las embarcaciones provenientes de Asia y África.

A nivel regional predominaban los monopolios públicos de los servicios portuarios y la demanda de trabajo, teniendo la capacidad de fijar las tarifas, los salarios y condiciones laborales, entre las cuales existían distintos regímenes para trabajadores en tierra y a bordo del buque, lo cual dificultaba la introducción de nuevas tecnologías de manipulación de carga. Estas condiciones provocaban

²⁶ Propietarios de los buques

²⁷ Concentradores de carga y distribuidores de carga de la región.

²⁸ Puertos soporte de los primeros.



pérdida de eficiencia y disminución del movimiento de cargas, lo que consecuentemente implicaba aumentos de las tarifas portuarias.

Ante la necesidad de solucionar este proceso ineficiente fue que los Estados Latinoamericanos dieron inicio a sus reformas portuarias, incorporando a sus legislaciones disposiciones dirigidas a la liberación y al ejercicio de la libre competencia entre los prestadores de servicios portuarios, tendientes a desenvolver una actividad portuaria moderna y eficiente.

1.2 LA REFORMA PORTUARIA

Hacia fines de la década de 80 el sector portuario uruguayo se encontraba en plena decadencia, con el Estado como único proveedor de servicios marítimos capaz de fijar las variables económicas como los precios, los salarios y la demanda de mano de obra, condiciones que resultaban desfavorables para los demás agentes económicos. Además contribuía a la declinación del sector, la existencia de distintos regímenes para los trabajadores de estiba y operarios, situación que imposibilitaba la introducción de nuevas tecnologías productivas en el manejo de cargas.

El puerto de Montevideo era conocido mundialmente en esta circunstancia como “puerto sucio”, esto significa no confiable para el naviero y poco eficiente.

El entorno mundial cambiante y cada vez más competitivo, la expansión del comercio internacional, la evolución de las tecnologías de transporte y del tamaño de los barcos, todos estos factores recientes para la época imponían a los estados la necesidad de evolucionar para adaptarse a ellos si pretendiera asegurar su estabilidad y progreso económico.



Uruguay, así como la mayoría de las naciones Latinoamericanas, luego de una gradual evaluación del negocio logístico y con el propósito de atender a la necesidad de mejorar y poner fin a la caída del sector portuario, dio inicio a una reforma portuaria mediante un proyecto de ley enviada al parlamento en agosto de 1990.

Dicha reforma tenía por finalidad buscar una mayor eficiencia, resolver problemáticas asociadas al monopolio laboral y la promoción de la competencia entre puertos para conseguir incrementar la eficiencia y mejorar la calidad en la prestación de servicios²⁹.

La reforma portuaria estaba orientada a transformar el modelo de negocio marítimo, partiendo de un modelo con características *toolport*³⁰ para adoptar un modelo que se aproximaba a *landlord*³¹.

El modelo *landlord* en relación al *toolport*, implica un cambio de rol del puerto, donde pasa a ser prestador de servicios portuarios, internalizándolos, a ser regulador, suministrador de instalaciones y espacios, externalizando servicios. Respecto al modelo de gestión, se pasa de una gestión pública (visión mecánica y estructura burocrática, orientada a la construcción de infraestructura), a una gestión empresarial (visión orgánica y estructura flexible, orientada a los servicios). Y en lo que respecta al modelo de relación, se pasa de una centralización (jerarquización, decisión centralizada, orientación al control) a una autonomía (coordinación, decisión participada con orientación a integración)³².

²⁹ Sánchez et al. (2003) Documento de Trabajo N° 46 de la ORT. "El sector portuario y las posiciones competitivas"

³⁰ Puerto como herramienta.

³¹ Puerto como propietario.

³² Ing. Gustavo Anschutz, Consultor internacional, 2005. Conferencia AIPPYC, abril 2007. www.aippyc.org



Si bien existían actores que fomentaban la reforma portuaria, había otros como la Dirección Nacional de Aduana que imponía resistencia al cambio, esto porque sus objetivos institucionales eran contrapuestos con los de la ANP. La DNA tenía por objetivo evitar que el puerto fuera escenario de actividades irregulares, mientras que la ANP buscaba recaudar más mediante el aumento del movimiento de tránsito.

La intención de la DNA de revisar el 100% de las mercaderías en tránsito con el fin de detectar y evitar contrabandos, implicaría la apertura de los contenedores, y por ende una demora en el reembarque y/o eventuales gastos de depósito del contenedor hasta que este sea nuevamente embarcado. Esto atentaría contra el desarrollo del Puerto de Montevideo.

1.2.1 MARCO NORMATIVO QUE RESPALDA LA REFORMA

La ley N° 16.246 de 1992 también conocida como ley de Puerto Libre, conjuntamente con su decreto reglamentario N° 412 de 1992, representan el marco normativo que respalda la transformación del sistema portuario en Uruguay. Introdujo un importante cambio en la organización portuaria, generando la ruptura del monopolio de los servicios terrestres y marítimos y la posibilidad de realizar actividades de iniciativa privada.

En su primer artículo la ley establece el propósito primordial de la reforma, la prestación de servicios portuarios eficientes y competitivos como objetivos prioritarios para el desarrollo del país.



Los servicios portuarios pasan a ser prestados en los puertos comerciales de la República durante las veinticuatro horas del día y durante todos los días del año, si la respectiva demanda así lo requiere.

Circulación de mercaderías

La ley dio origen al Régimen de Puerto Libre, un régimen de enclave aduanero en el que existe libre circulación de mercaderías, sin necesidad de autorizaciones y trámites formales.³³ Las actividades que se desarrollen en el puerto no podrán significar un cambio en la naturaleza de la mercadería y quedaran restringidas a tareas de depósito, reenvasado, remarcado, clasificado, agrupado y desagrupado, consolidado y desconsolidado, manipuleo y fraccionamiento. Una vez ingresadas al puerto las mercaderías, su destino podrá ser cambiado libremente. No estarán sujetos en ningún caso a restricciones, limitaciones, permisos o denuncias previas.

Se delega al Poder Ejecutivo la facultad de establecer la política portuaria nacional y monitorear su cumplimiento, siguiendo el fin de promover la descentralización de todos los puertos nacionales y asegurar una debida coordinación de sus actividades. Además, establece que corresponde al Poder Ejecutivo custodiar para que los servicios se suministren bajo régimen de libre competencia, reservándose en todo caso el derecho de fijar tarifas máximas para tales servicios.

Autorización de concesiones a privados

Uno de los aportes cruciales de la ley 16.246 fue la regulación de autorización para otorgar permisos o concesiones a privados que pretendiera operar en el puerto, debiendo para eso cumplir con una serie de requisitos.

³³ Informe Sectorial-EI Sector Portuario en Uruguay: Instituto Costa Duarte (PIT CNT) www.cuestaduarte.com.uy



Será el Poder Ejecutivo quien, conjuntamente con el asesoramiento de la Administración Nacional de Puertos, dictará las normas de regulación de la actuación de empresas privadas en el suministro de servicios en el Puerto de Montevideo.

Al directorio de la Administración Nacional de Puertos, la norma confiere la potestad para construir las obras y obtener los recursos que sean necesarios para las mismas. Así mismo, la norma le otorga autoridad para que, con el aval del Poder Ejecutivo, otorgue concesiones, permisos o autorizaciones a personas físicas o jurídicas, de derecho público o privado, que pretendan realizar servicios portuarios marítimos o terrestres, así como utilizar espacios abiertos o cerrados dentro del recinto portuario para almacenar en ellos productos o mercaderías, revisarlas, clasificarlas, agruparlas o fraccionarlas.

El otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones, se hará por plazo determinado, reservándose la administración los más amplios poderes de control y verificación.

La Ley de Puerto Libre trata de evitar la formación de monopolios privados en la explotación de los servicios portuarios. Para esto establece expresamente que los permisos o autorizaciones que se otorguen, no podrán implicar, en ningún caso, la atribución exclusiva a una o varias empresas de la explotación de los muelles comerciales de la Administración Nacional de Puertos.

Con el objeto de fomentar la modernización y ampliación de la infraestructura de los puertos nacionales, la reforma portuaria establece como condición para otorgar las concesiones, que los privados que pretendan utilizar un área dentro del recinto portuario (muelles, explanadas, depósitos, rada, etc.), deben realizar por su cuenta



nuevas obras que permitan la prestación de nuevos servicios o la ampliación de los ya existentes.

A su vez, a las empresas privadas que pretendan operar en el puerto, la norma en análisis prevé una serie de condiciones a las cuales las mismas deben adaptarse. Deben, por ejemplo, poseer las calificaciones técnicas y económicas que establezca la reglamentación. Podrán contratar su personal y emplear equipos libremente, pero deberá acogerse al régimen y las normas de administración y la coordinación que se dicten. También deberán mantener la igualdad de condiciones en los servicios que se les autorice prestar, así como mantener la continuidad y regularidad de los servicios.

Luego en el Decreto N° 413 de 1993 se crea el reglamento de habilitación a las empresas prestadoras de servicios portuarios, el cual establece los requisitos jurídicos, administrativos, técnicos y económicos necesarios para que las empresas obtengan el permiso para operar en el recinto aduanero portuario.

El Decreto N° 455 de 1994 regula el funcionamiento de las empresas privadas que operan en el puerto. Establece cuales son las condiciones y obligaciones de las empresas privadas prestadoras de servicios portuarios.

Primeramente las empresas deben ser nacionales, y toda realización de actividades, construcción o instalaciones deberá contar con la aceptación de la Administración Nacional de Aduanas, además de la autorización de la Administración Nacional de Puertos.

Las empresas, y en particular los operadores portuarios, deben mantener registros completos y actualizados de las mercaderías manipuladas, depositadas o almacenadas, recibidas y entregadas en cada embarque.



Estas empresas están obligadas a proporcionar toda la información relacionada con el ejercicio de sus actividades a los organismos estatales encargados de hacer los controles e inspección de bienes en el recinto aduanero portuario.

En el desarrollo de las cláusulas de la mencionada ley queda claramente explícita la voluntad de los legisladores en poner fin al monopolio de los servicios portuarios y fomentar la libre competencia entre los prestadores de servicios portuarios. Con estas estipulaciones lo que se buscaba era aumentar la eficiencia, la calidad y competitividad de los servicios prestados en los puertos de Uruguay.

Los servicios portuarios

El régimen general de los servicios portuarios está previsto en el Decreto N° 57 de 1994. Este indica cuáles son los distintos servicios que se pueden prestar a la mercadería y al buque así como los servicios que son competencia exclusiva de la ANP.

En lo que respecta a los servicios realizados al buque se encuentran los siguientes:

- Servicios ofrecidos directamente por la ANP: uso de muelles, zona de amarre y fondeo, suministro de agua y electricidad.
- Servicios ofrecidos por empresas privadas o mixtas en régimen de concesión: remolque, asistencia en operaciones comerciales, amarre y desamarre, practicaje, dragado, servicios de seguridad (salvamento e incendios), limpieza y reparaciones navales.

En lo que respecta a los servicios prestados a la mercadería se encuentran los siguientes:



- Servicios ofrecidos directamente por la ANP o en forma indirecta por empresas privadas o mixtas en régimen de concesión:
 - Manipuleo y transporte de mercaderías en terminales especializadas
 - Grúas o medios de movilización de carga ubicados de forma permanente en el muelle, sobre carriles, se consideran infraestructuras fijas formando parte del mismo como inmuebles por accesión.

- Servicios ofrecidos empresas privadas o mixtas en régimen de concesión:
 - Estiba y desestiba, carga y descarga, movilización de bulto en tierra, manipulación, reembarque, remoción y trasbordo.
 - Depósito y almacenamiento, incluyendo las actividades que se pueden realizar a la mercadería bajo régimen de puerto libre.
 - Grúas que no sean fijas, grúas flotantes, elevadores o guinchos

- Servicios ofrecidos por empresas privadas:
 - Transporte automotor para la mercancía cuyo origen y destino sea el recinto portuario o con origen y/o destino fuera del mismo.

Cometidos de la ANP

La Ley, en el Art N° 9; confiere nuevos cometidos a la Administración Nacional de Puertos:

- Administración, conservación y desarrollo del Puerto de Montevideo y de aquellos otros puertos que le encomiende el Poder Ejecutivo;
- Asesorar al Poder Ejecutivo en materia portuaria, pudiendo presentar iniciativas al respecto;



- Prestar servicios portuarios en forma directa o indirecta cuando así lo determine el Poder Ejecutivo.

En el Art N° 13 la ley amplía los cometidos de la Administración Nacional de Puertos, estableciendo que la misma deberá tomar las medidas prácticas y jurídicas que sean necesarias a efectos de:

- Promover el ejercicio de la libertad de elección de los consumidores;
- Evitar la formación de monopolios de hecho y, cuando ello no fuere posible, establecer garantías que aseguren su control;
- Evitar la concurrencia desleal por el otorgamiento de subsidios, subvenciones u otras prácticas análogas, particularmente en perjuicio de oferentes nacionales;
- Obtener niveles tecnológicos de excelencia;
- Contar con el asesoramiento adecuado, pudiendo para ello contratar a consultores o empresas consultoras independientes, preferentemente nacionales
- Disponer, previamente a las transferencias de bienes, o el aporte a sociedades comerciales, de avalúos practicados según las normas generalmente aceptadas en la materia
- Resguardar que las diversas contrataciones estén revestidas de la publicidad adecuada para asegurar la debida transparencia de las operaciones y permitir el más amplio concurso de interesados
- Asegurar la máxima imparcialidad en los procedimientos.

Por otro lado el Decreto N° 555 de 1992, que establece los lineamientos de la política portuaria correspondiente a los distintos puertos nacionales, encomienda a



la ANP la administración, conservación y desarrollo de los puertos de Fray Bentos, Nueva Palmira y Colonia, así como el muelle comercial del puerto de Juan Lacaze.

La Ley N° 16.246 en su artículo 15 introdujo una nueva autoridad portuaria, la Capitanía del Puerto de Montevideo, órgano descentralizado de la Administración Nacional de Puertos, con autonomía para funcionar, teniendo competencias legales para dirigir, coordinar y supervisar las actividades que se desarrollen en el Puerto de Montevideo, especialmente las operaciones de embarque y desembarque, estiba y desestiba, depósitos y traslado de mercaderías. Esto para perseguir el fin de asegurar que las operaciones portuarias se desarrollen en todos sus aspectos con la mayor eficacia y eficiencia posibles.

El Capitán del Puerto de Montevideo tendrá la potestad de proyectar las normas que regulen las actividades sujetas a su dirección, coordinación y supervisión, y la Administración Nacional de Puertos y las demás instituciones públicas intervinientes en la operativa portuaria, proporcionarán a la referida autoridad los recursos humanos y materiales que sean necesarios para el mejor cumplimiento de sus cometidos y funciones.

De la organización de los puertos del interior

Respecto a los puertos del interior del país, según la norma relatada, se otorga al Ministerio de Transporte y Obras Públicas la gestión de aquellos puertos cuya administración no se haya asignado a la Administración Nacional de Puertos por parte del Poder Ejecutivo.

Por otro lado el Artículo 7 de la Ley establece que cabe al Poder Ejecutivo el establecimiento de políticas portuarias y el control de su ejecución, así como desarrollar un plan de descentralización de los puertos del interior de la República,



sin descuidar la debida coordinación de las actividades que se desarrollen en ellos.

La gestión y progreso de los puertos de Fray Bentos, Nueva Palmira y Colonia, el Decreto N° 555 de 1992 lo encomienda a la ANP.

Mano de obra portuaria

La prestación de servicios de estiba, desestiba, carga, descarga y relacionados, así como las tareas de traslado de bultos en tierra que se realicen en los puertos comerciales de la República, se desarrollarán bajo régimen de libre competencia. Los trabajos a bordo y en tierra pasan a ser realizados bajo única dirección. Corresponde a los empleadores la dirección, organización y disciplina del trabajo.

El decreto N° 412 es su artículo 23 define la mano de obra portuaria como “el conjunto de trabajadores, de las distintas categorías profesionales y especialidades, que participan de forma directa en la prestación de los servicios de estiba, desestiba, carga, descarga y conexos, así como las tareas de movilización de bultos en tierra.

Asimismo define como empleadores el conjunto de personas físicas o jurídicas, habilitadas por la Administración Portuaria para la prestación de los servicios a la mercadería y al pasaje e inscriptas en el Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios”.

Se encomienda a ANSE, el registro de todo el personal empleado por empresas privadas, así como el control del cumplimiento de las obligaciones de dichas empresas en materia laboral, de Seguridad Social y de Seguridad en el Trabajo. ANSE también actuará como intermediaria en el pago de las remuneraciones del



personal y los aportes a la Seguridad Social. Además, en coordinación con la Capitanía de Puerto, deberá supervisar las tareas de estiba, desestiba, carga y descarga, conexas tanto a bordo como en tierra que el personal a su cargo desarrolle en el Puerto de Montevideo.

ANSE se relacionará con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en lo que refiere a sus cometidos laborales y también del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en lo referente a sus funciones en la operativa portuaria.

1.2.2 REGIMENES COMPLEMENTARIOS QUE CONSOLIDAN EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

La ley N° 16.246 con sus decretos reglamentarios constituye el marco que respalda el cambio del sector portuario. Esta por un lado complementa el plan de desarrollo económico nacional, y por otro lado fue el marco de referencia para cambios institucionales adicionales que contemplaban el objetivo del desarrollo del sector portuario.

Régimen de Zonas Francas y Depósitos Francos

A los beneficios que el régimen de puerto libre ofrece a las operaciones de comercio exterior, se suma las ventajas aduaneras que brindan los regímenes ya existentes de Zonas Francas y Depósitos Francos.

La existencia de terminales extraportuarios francos favorece a la no saturación del limitado espacio portuario y la agilización de la operativa de comercio exterior. Estos depósitos captan cargas que generalmente fueron ingresadas a través del puerto, ya que sus costos son menores a los costos de los depósitos ubicados



dentro del recinto portuario, en donde el espacio es más limitado y hay mayor demanda debido a su mejor ubicación.

El régimen de puerto libre no permite la transformación de mercaderías, mientras que si lo permite el régimen de zonas francas. Se busca una cierta coordinación entre ambos regímenes, no permitiendo la instalación de zonas francas industriales dentro del puerto libre, solo zonas francas comerciales, respetando a los inversores de Zonas Francas.

De los cambios institucionales posteriores, se destacan las reglamentaciones de la Ley de N° 16.246, el Art. 20 de la Ley N° 17.243 y el Decreto 137/001 y la creación del Comité de Calidad mediante resolución del Directorio de la ANP.

El Art 20 de la Ley N° 17.243, promulgada el 29 de junio del año 2000, autoriza a la ANP a participar en sociedad con capitales privados en la administración, construcción, conservación y explotación de una Terminal de Contenedores en el Puerto de Montevideo.

En febrero de 2001, se lleva a cabo un referéndum para anular esta ley, pero no se llegó a la mayoría de firmas requeridas. Finalmente el 25 de abril de 2001 se emitió el Decreto N° 137/001, que estableció un plazo de dos meses para la creación de la nueva sociedad mixta que gestionaría la Terminal, la que se llamaría Terminal Cuenca del Plata. Esta nueva sociedad se constituye el 13 de junio de 2001 con un capital que pertenece un 20% a la ANP y un 80% a la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND). Las acciones de la CND fueron subastadas al mejor postor con base de dos millones de dólares.

La ley de puertos, al crear la figura de Capitanía de Puertos, tenía por objetivo mejorar la calidad de los servicios portuarios a través de la coordinación entre



actores. Pero el Decreto N° 412/092, que reglamentaba la acción de este, trajo aparejado dificultades de funcionamiento por su gran componente político y su permanente conflicto con la ANP, debido a que la Capitanía designada por Poder Ejecutivo no dependía de la ANP, pero trabajaba en su edificio y debía rendir cuentas a esta. Para solucionar este problema fue que se creó el Decreto N° 137/001 creando el Comité de Calidad, el que pasa a cumplir los cometidos que la ley había asignado en un principio a la Capitanía de Puertos.

Actuación de la Dirección Nacional de Aduanas en el recinto aduanero portuario

Luego de la promulgación de la Ley N° 16.246, el Puerto de Montevideo pasa a ser considerado como un espacio no perteneciente al territorio aduanero nacional, y por ende un área en las cuales no son aplicables las disposiciones aduaneras nacionales.

La Dirección Nacional de Aduanas con el fin de operar en el puerto para evitar el tránsito de mercaderías ilícitas, logro que se incorporara en el Artículo 163 de la Ley de Rendición de Cuentas N° 16.320, una cláusula que le permitió alcanzar tal objetivo, estableciendo que: “Interpretase que el nuevo marco legal de la actividad portuaria no supone restricciones de la potestad de la DNA dentro del recinto portuario”.

Todas las normas citadas anteriormente integran actualmente el marco normativo que regula la actividad marítima nacional.



1.3. AVANCE DEL SISTEMA PORTUARIO A PARTIR DE LA LEY DE PUERTOS LIBRES

La Ley de Puerto Libre, determina la culminación de un proyecto de reforma portuaria, introduciendo una amplia gama de innovaciones enfocadas al desarrollo del sector portuario, favoreciendo de esta forma al progreso económico nacional.

Los procesos de innovación han incluido la eliminación del monopolio de los servicios portuarios, una mayor participación del sector privado y un cierto nivel de competencia entre los servicios ofrecidos. Además logran paralizar el proceso de incremento de costos, aumento de precios y disminución del volumen de carga, el cual iba acompañado de una inmovilización de las inversiones.

Dada la magnitud de los cambios implementados por la reforma portuaria de 1992 pasaremos a analizar las repercusiones de la misma sobre los distintos organismos y agentes involucrados.

El Puerto de Montevideo

Cien años atrás los profundos cambios en la estructura productiva de Uruguay requirieron mejoras en su infraestructura logística y de hecho, en 1909 Montevideo inauguró un fantástico puerto concebido para su próximo centenario.

Hoy en día Uruguay está enfrentando nuevamente grandes desafíos y todos sus puertos están siendo mejorados para elevar su rendimiento y servir al comercio regional y nacional.



Uruguay delineo un objetivo estratégico asociado a su historia. Nacido como la puerta de entrada al corazón de América del Sur, estableció un marco legal que permitió fortalecer su privilegiada posición geográfica para convertirse en el Centro Logístico del MERCOSUR³⁴.

Nuevo perfil de la Administración Nacional de Puertos

Como consecuencia de su reestructura organizacional, la ANP adopto un enfoque comercial con orientación al proyecto. En este sentido introdujo un modelo de gestión matricial que permite que cada proyecto se lleve a cabo sobre una base colaborativa, uniendo recursos de varios departamentos y creando estructuras horizontales que complementan la organización jerárquica tradicional³⁵.

Se adoptó el concepto de responsabilidad estratégica como base para definir las relaciones funcionales entre todos los niveles de la organización.

Dentro de este marco innovador, se han desarrollado herramientas de:

- Gestión comercial y financiera (modelo ABC de costeo por actividad)
- Mantenimiento de activos portuarios (canales, grúas, equipos y etc.)
- Gestión de recursos humanos
- Sistema integrado de calidad, medio ambiente, seguridad y salud ocupacional

Todas estas innovaciones contempladas por la reforma portuaria permitieron a la ANP aumentar la recaudación proveniente de contenedores en tránsito.

³⁴ Fernando Puntigliano – Handbook del Puerto de Montevideo edición 2010.

³⁵ Handbook del Puerto de Montevideo edición 2010.



Actualmente el propósito de la ANP es posicionar a Uruguay como centro logístico de conexión de la región con el mundo, a fin de incrementar el desarrollo económico sostenible del país.

Para alcanzar estos objetivos, la ANP ha elaborado un plan que comprende 10 líneas estratégicas, 40 proyectos y 16 metas cuantitativas y cualitativas para la medición del desempeño. Siendo los puntos clave de estos programas:

- Contribuir a mejorar la competitividad del comercio exterior.
- Desarrollo de los puertos de Uruguay como centro de distribución regionales dentro del contexto de MERCOSUR.
- Creación de un Sistema Nacional de Puertos, en el cual cada puerto tiene un rol específico.
- Constante intervención de la ANP en el desarrollo de infraestructuras de las áreas de influencia de los puertos gestionados, en coordinación con otros organismos estatales.
- Estrecha cooperación con todos los actores relacionados con el desarrollo portuario, tales como la comunidad portuaria, empresas navieras, el sector público y los sindicatos.
- Aumentar la competitividad de los servicios portuarios a partir de una mejora en la calidad de los mismos.
- Originar nuevas oportunidades de negocio para los puertos, dentro de un marco económico, ambiental y social sostenibles.
- Desarrollar nuevos modelos de organización interna y gestión de personal.



Participación de empresas privadas

La reforma portuaria no estableció una privatización estricta de las actividades portuarias, por lo que la implementación del modelo landlord port no fue absoluta. Pero la Ley de Puerto Libre habilitó a que los servicios portuarios pudieran ser prestados por empresas privadas mediante contratos de concesiones privadas con tiempo determinado e incorporación de infraestructuras que luego de finalizado el plazo pasan a integrar el patrimonio del Estado.

A partir de entonces se abría la puerta a que privados invirtiera en la modernización de la infraestructura portuaria, dejando de depender exclusivamente de fondos del Estado para financiarse.

Hasta principios de la década del noventa la movilización de contenedores en el Puerto de Montevideo era realizada por determinados operadores privados que estaban bajo la regulación de la ANP. Estos operadores abonaban una tarifa que podía variar de acuerdo a la ubicación e instalaciones del muelle.

La ley N° 17.243 del año 2000 autoriza a la Administración Nacional de Puertos a participar en sociedad con capitales privados, en la administración, construcción, conservación y explotación de una terminal de contenedores en el puerto de Montevideo. Esta norma permitió abrir una licitación para otorgar a privados la actividad de la principal terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo mediante concesión. Fue así que la Terminal Cuenca del Plata es otorgada en concesión a una sociedad anónima cuyo capital estaba integrado en un 20% por la Administración Nacional de Puertos y en un 80% con capitales privados, mientras que se mantuvo la autorización para que otras empresas pudieran continuar con la movilización de contenedores en los otros muelles.



El ganador de la concesión fue la empresa Belga Katoen Natie, el que se comprometió a incorporar instalaciones para asegurar un movimiento mínimo de 25 contenedores por hora, además de duplicar la infraestructura de atraque, edificar un nuevo muelle y ensanchar la playa de contenedores. Efectuando y superando estos prometidos, se ha logrado alcanzar una productividad bruta de 49 contenedores por hora, considerando desde que llega el buque hasta que sale.

También la ANP ha otorgado concesiones sobre instalaciones ya existentes como es el caso de los Depósitos Fiscales Francos, que actualmente ascienden a 10 en el total y conforman un área cerrada que en su conjunto suman 55.000 metros cuadrados.

Han sido notorias las repercusiones de la introducción de capitales privados en el puerto. Fue posible introducir al puerto nuevos equipos e infraestructura modernizada, permitiendo aumentar la eficiencia de los servicios portuarios y adaptar al Puerto de Montevideo a la creciente demanda derivada del desarrollo del comercio exterior.

Repercusión en la operativa portuaria

Esta reforma permitió incrementar la calidad y eficiencia de la operativa portuaria, preparando a los puertos del país para enfrentar a las tendencias del crecimiento y desarrollo del comercio internacional, promoviendo la participación del sector privado.

La ley de puertos permitió el otorgamiento de concesiones a empresas privadas, e impuso como condición para que estas pudieran operar en el puerto, que dicho permiso debería implicar inversiones que permitiera el desarrollo de nuevos



servicios portuarios o aumentar los servicios ya existentes. Esto permitió eliminar el monopolio de los servicios portuarios anteriormente ejercido por la ANP.

Los resultados de la reforma fueron muy favorables, en primer instancia permitió obtener confiabilidad en el puerto, reconstruir su imagen y recuperar la confianza de los usuarios y navieros en el mismo, ya que por primera vez en décadas se podía prever con toda seguridad cuando entraba el buque al puerto y cuando salía, y por ende el costo de escala.

La introducción del régimen de puerto libre permitió que las cargas ingresen al puerto sin necesidad de realizar trámites burocráticos y sin abonar los impuestos a la importación. Además amplía la variedad de actividades que se pueden realizar sobre la mercadería, agregando tareas de reenvasado, remarcado, clasificado, agrupado y desagrupado, consolidado y desconsolidado, manipuleo y fraccionamiento a las ya anteriormente permitidas, carga y descarga, estiba y desetiba.

Los empleadores privados pasan a ser los responsables por la operación portuaria en todas sus etapas, solucionando ineficiencias que surgían de la ausencia de unidad de mando en los servicios portuarios realizados en tierra, que antes estaba bajo el control de ANP y los realizados a bordo, antes controlados por ANSE.

En lo que respecta a la intervención de la Dirección Nacional de Aduanas en el recinto portuario, autorizado en el Artículo 163 de la Ley N° 16.320, si bien en un principio presentaba ser un obstáculo para las operaciones de tránsito, la introducción de nuevas tecnologías en los mecanismos de control utilizados, (como por ejemplo escáner), permitió disminuir el número de intervenciones de la ADUANA así como el tiempo insumido en las mismas. De esta forma se logro



conservar la eficiencia de los servicios portuarios y evitar que los puertos uruguayos sean utilizados para tránsito de actividades ilícitas.

El artículo 3 de la ley de puertos establece que mientras permanecen en el recinto portuario estarán exentas de todos los tributos a la importación. Cuando estas mercaderías son introducidas al territorio aduanero nacional se consideran importaciones y se debe abonar los tributos que corresponda, lo mismo ocurre en el caso de las exportaciones.

Los avances actuales del comercio exterior hacen necesario que Uruguay deba modernizar su sistema aduanero si aspira a consolidarse como un polo logístico de distribución de mercadería a nivel regional y para que la realidad acompañe las necesidades de los operadores.³⁶

Mano de obra portuaria

Un elemento fundamental de las nuevas relaciones laborales previstas en la Ley de Puertos fue la eliminación del monopolio de la oferta de mano de obra portuaria.

En el Artículo 21 de Ley N° 16.246 se establece la unificación de los servicios, delegando a los empleadores privados la dirección de los servicios portuarios realizados a bordo y en tierra. Con esto las funciones de gestión que ejercía la OPO sobre el personal de estiba y de ANSE sobre el personal que trabajaban en los muelles, quedaron desactivadas y fue posible eliminar ineficiencias derivadas de la falta de coordinación que existía entre una etapa y otra de los servicios prestados a la mercadería que desembarcaba en el puerto.

³⁶ Enrique Canon – Director de la Administración Nacional de Aduanas:
http://www.espectador.com/1v4_contenido.php?id=192424&sts=1



Como mantener en planilla numerosos trabajadores mensuales representaría un alto costo para las empresas, se crea la figura de trabajador eventual, régimen de contratación laboral no permanente, necesaria para eventuales operaciones. Este sistema permite a los trabajadores mantener una relación de preferencia con las empresas y asegurar la flexibilidad empresarial necesaria para atender a demandas cíclicas. Lo que también se trata es minimizar los exagerados costos de contratación de mano de obra, eliminar capacidades ociosas para disminuir los costos de los servicios portuarios, lo que permitiría aumentar la competitividad de estos.

El Art 24 del decreto reglamentario N° 412 establece que “en ningún caso las operaciones en un buque, una vez empezadas, podrán ser detenidas por conflictos o divergencias surgidas por causa del trabajo. Dichos conflictos o divergencias se deberán dirimir en la forma que corresponda, una vez terminadas las tareas relativas a la operación completa del buque”.

Esto contribuyó a una notoria disminución del tiempo insumido en conflictos sindicales, que pasó del 20% anual promedio en 1990, a tan solo 3% en 1994. Esta evolución tiene por efecto que los trabajadores pasan a dedicar mayor cantidad de tiempo a la producción y reducir inseguridades acerca del tiempo insumido en una operación portuaria.

Paralelamente, se implementó un programa de incentivos para la reducción de personal a través de indemnizaciones e incentivos.

Los obreros que perdieron su trabajo como consecuencia de la modernización portuaria fueron compensados financieramente y los costos de esta compensación



se contabilizaron como una inversión³⁷. Dicha medida llevó a una reducción voluntaria de aproximadamente 3000 funcionarios en la ANP.

Puertos del Interior

Como parte del plan elaborado por la ANP para posicionar a Uruguay en uno de los principales centros de conexión de la región con el mundo, se crea una estrategia de organización de funcionamiento de los puertos de Uruguay conocida como Sistema Nacional de Puertos, donde cada puerto del país tiene un rol específico y una especialización determinada que contempla a las actividades desarrolladas por los demás puertos y en estrecha relación con otros medios de transporte.

Tareas de los puertos que integran el Sistema Nacional de Puertos:

Puertos sobre el Río de la Plata

- Puerto de Montevideo: centro de trasbordo del MERCOSUR.
- Puerto Sauce de Juan Lacaze: puerto comercial especializado en carga rodada.
- Puerto de Colonia: puerto de pasajeros con servicios ferry a Buenos Aires y servicios para cruceros.

³⁷ Juan Offman – Las Privatizaciones portuarias y sus repercusiones en América Latina en los 90: Determinantes y Resultados



Puertos sobre el Río Uruguay

- Nueva Palmira: centro de trasbordo para el tráfico fluvial, especializado en cargas gráneles y multicargas.
- Fray Bentos: puerto fluvial especializado en cargas secas a granel y productos forestales.
- Paysandú: puerto fluvial al servicio de las zonas agroindustriales del norte uruguayo. Previsto para contenedores y cargas a granel.
- Salto: puerto fluvial al servicio de zonas agroindustriales del norte uruguayo, previsto para carga a granel.

Esto permitió que actualmente cada puerto del país tenga asignado una actividad especializada en concordancia con la demanda de la región en la cual esta ubicada, con el objeto de fomentar el desarrollo económico de la misma.



CAPITULO III

Generación de Valor Agregado en el Puerto

La contribución de las actividades desarrolladas en el Puerto de Montevideo sobre la economía Uruguaya puede ser analizada en Unidades de Negocios, tales como: Tráfico de pasajeros de ferry, Cruceros, Contenedores y Logística y Puerto Libre.

Las actividades desarrolladas en las distintas Unidades de Negocio pueden contribuir de forma directa o indirecta sobre la economía uruguaya. La contribución directa surge como la creación de valor en las actividades desarrolladas dentro del recinto portuario y la contribución indirecta se origina a partir de actividades desarrolladas como consecuencia de las directas. Cada vez es más importante la contribución del sector portuario a la economía nacional.

“Actualmente las actividades relacionadas con el transporte constituyen aproximadamente un tercio de las exportaciones de servicios, sector dentro del cual la actividad portuaria es la principal actividad. Los servicios de transporte marítimo y portuarios relacionados constituyen un 43% del valor agregado de los servicios de transporte y almacenamiento. La proporción de la producción de actividades de apoyo y transporte auxiliar (entre ellas las asociadas al transporte aéreo y marítimo y de almacenamiento) dentro del valor agregado en los servicios de transporte y almacenamiento aumento un 30% en 1998 y alrededor de 50% en 2008.³⁸

³⁸ Informe N° 52303 -Uruguay- Comercio y Logística: Una Oportunidad-edición abril 2010



De cada diez contenedores llenos que ingresan al puerto de Montevideo, seis se trasladan hacia otro destino, tres entran al territorio nacional como importaciones y uno se transfiere a zona franca.

Unidad de Negocio Tráfico de pasajeros de ferry

Esta actividad está relacionada a la Terminal de pasajeros del Puerto de Montevideo. Abarca todos los servicios a los pasajeros que hacen uso de la terminal, ya sean comerciales o de fiscalización y los servicios portuarios enfocados a los barcos que proveen pasajeros a la Terminal.

La Terminal de pasajeros es propiedad de la ANP, pero exclusivamente es operada por un privado bajo el régimen de concesión.

La empresa concesionaria que participa en toda la cadena es Buquebus, es quien vende los pasajes y paquetes turísticos por lo tanto es agente de viajes, es operadora de la Terminal de pasajeros por ser la que tiene la concesión del servicio y por último es Armador ya que es quien lleva a cabo el transporte del pasajero y administra la flota.

Para poder obtener la contribución que hace esta actividad al VAB se toma en cuenta únicamente lo relacionado con la Terminal de pasajeros, no teniendo en cuenta servicios prestados por la empresa como ser las ventas de pasajes y paquetes turísticos, promociones turísticas, etc.

En esta actividad no existe una tarifa paga por el uso de la Terminal ya que Buquebus es un concesionario y es exclusivo. Cuando un pasajero es trasladado



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

de Montevideo a Buenos Aires no se puede calcular cuánto del importe que pagó corresponde al pasaje y cuanto al uso de la terminal.

Por lo tanto el precio que Buquebus le debe pagar a la ANP está regulado en la licitación donde establece que es 1 U\$S por pasajero embarcado y 5 U\$S por vehículo embarcado.

Los principales actores que generan valor agregado son Buquebus, free shop, cantina, mozos de cordel, transporte terrestre, ANP, limpieza y seguridad, DNA, DNM y PNN.

Los buques operan en el muelle fluvial donde está instalada la Terminal de pasajeros, y como estos solo permaneces en promedio dos horas en el Puerto de Montevideo están exentos de pagar el uso de puerto y muelle. También están exonerados de la utilización de práctico y no demandan del uso de remolque.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

Movimiento total de Pasajeros en el Puerto de Montevideo

Años	Total
1990	86.320
1991	70.406
1992	137.573
1993	495.148
1994	717.019
1995	642.516
1996	633.809
1997	741.999
1998	712.975
1999	666.691
2000	525.493
2001	470.788
2002	349.219
2003	317.853
2004	335.758
2005	352.589
2006	403.012
2007	416.433
2008	505.539



Fuente: Administración Nacional de Puertos - División Comercialización y Finanzas



Unidad de Negocio Cruceros

Esta actividad esta dirigida a los servicios que se le prestan a los cruceros, durante la estadía en el Puerto de Montevideo. Además incluye los servicios proporcionados a los pasajeros que bajan del crucero y permanecen en tierra.

En esta actividad se pueden distinguir dos tipos de servicios los que se prestan a los pasajeros y los que se prestan al buque.

Servicios al pasajero: Embarque y Desembarque, servicios de información, vigilancia y paquetes turísticos.

Servicios al buque: Lanchaje, Practicaje, Remolque, Uso de sistemas de información, Señalización, Amarre y desamarre, Uso de puerto, Uso de muelle, Avituallamiento, Suministros ya sea de agua o electricidad, y recolección de residuos. Estos son los servicios que generan valor en esta actividad.

Tenemos distintos actores que llevan a cabo estos servicios como ser las agencias marítimas, las empresas que prestan los servicios al buque, los prácticos, la ANP, los operadores turísticos, los transportistas y aduanas.

En Uruguay el turismo de cruceros se efectúa especialmente en el Puerto de Montevideo pero hay ocasiones donde se realiza en el Puerto de Punta del Este. En este ultimo como su infraestructura es menor se deben utilizar embarcaciones auxiliares para el traslado de los pasajeros del crucero al muelle.

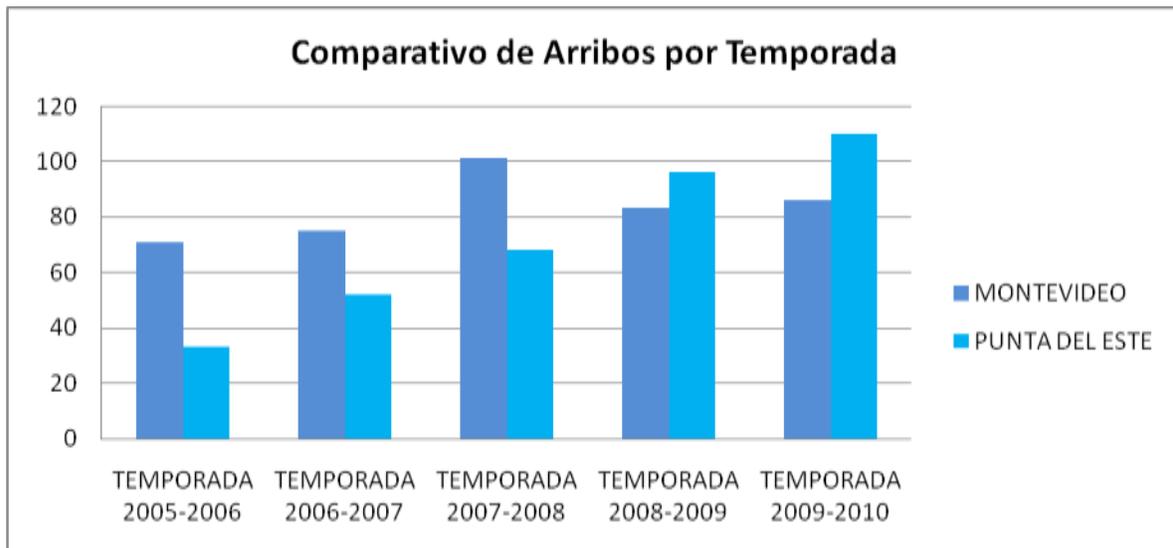
Los Cruceros son los buques que mas pasajeros transportan y por lo tanto son los que más demandan servicios, como ser, consumen grandes cantidades de agua y de provisiones, de igual forma que demandan servicios de retiro de residuos, ya que generan importantes cantidades de desperdicios.

Cabe destacar que además de generar ingresos directos al sector portuario, la llegada de cruceros fomenta y beneficia al comercio local con la venta a turistas.



Cuadro comparativo de escalas por temporada

	TEMPORADA 2005-2006	TEMPORADA 2006-2007	TEMPORADA 2007-2008	TEMPORADA 2008-2009	TEMPORADA 2009-2010
MONTEVIDEO	71	75	101	83	86
PUNTA DEL ESTE	33	52	68	96	110
TOTALES	104	127	169	179	196

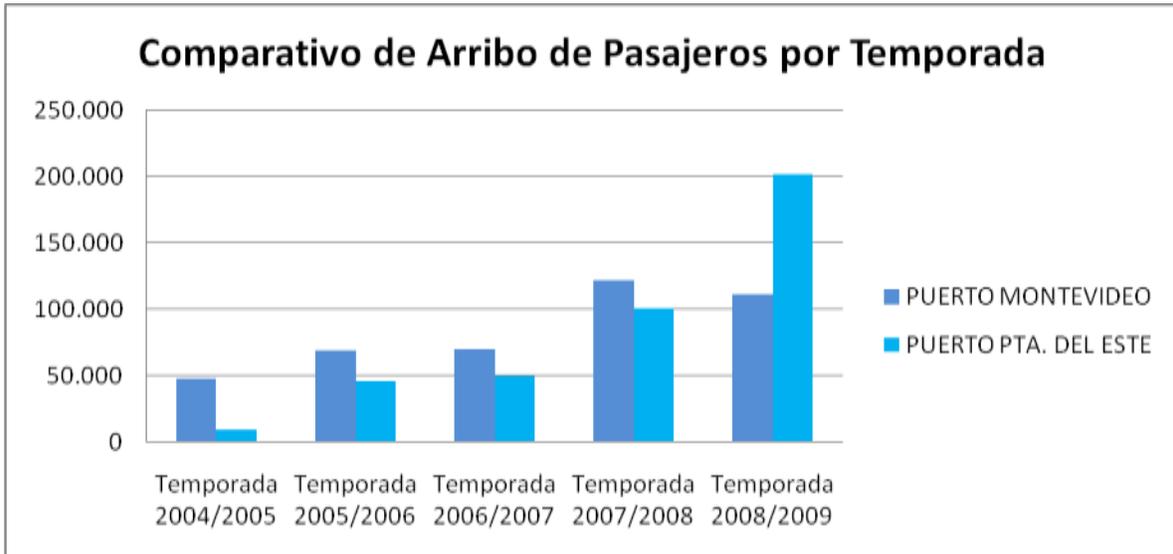


Fuente: Administración Nacional de Puertos - División Comercialización y Finanzas

PASAJEROS CRUCEROS

Cuadro comparativo de pasajeros por temporada

PASAJEROS					
	Temporada 2004/2005	Temporada 2005/2006	Temporada 2006/2007	Temporada 2007/2008	Temporada 2008/2009
PUERTO MONTEVIDEO	48.405	69.151	70.212	122.090	111.509
PUERTO PTA. DEL ESTE	9.205	46.002	50.467	101.088	202.126
TOTAL	57.610	115.153	120.679	223.178	313.635



Fuente: Administración Nacional de Puertos - División Comercialización y Finanzas

Unidad de Negocio Contenedores

Esta Unidad hace referencia a los servicios prestado a los navíos de carga que movilizan contenedores y los servicios asociados a la carga movilizada y a los contenedores.

Contiene los movimientos de los buques de ultramar así como los de cabotaje, las terminales de carga y descarga y las áreas abiertas intra o extra portuarias, también contiene las actividades de reparación, lavado o cualquier otra relativa al contenedor.

Las actividades generadoras de valor están dadas tanto al buque como al contenedor, los servicios que se prestan al contenedor son: carga y descarga, uso de grúas, movimiento en playa, limpieza, refrigeración, vigilancia, reparación, recepción y entrega. En cuanto a los servicios que se prestan a los buques son: lanchaje, practicaje, remolque, uso de sistemas de información, señalización,



amarre y desamarre, uso de puerto y de muelle, avituallamiento, suministros de combustible y agua, reparaciones y recolección de residuos. También existen otros servicios que son complementarios como el transporte, despacho de aduana.

Esta actividad conlleva a que debe haber infraestructura adecuada para que los buques puedan llegar a puerto y descargar con facilidad los contenedores, para eso se debe contar con un buen dragado, amplias áreas abiertas y muelles adecuados para los buques.

En esta actividad los actores que generan valor son los operadores portuarios, agencias marítimas, empresas que prestan servicios al buque, prácticos, ANP, despachantes de aduana, transportistas, limpieza y reparación, depósitos y aduana.

Según expresiones del Ing. Juan Operti, a cada contenedor que ingresa al puerto genera un valor por aproximadamente dos mil quinientos dólares americanos, esta cifra puede variar de acuerdo al tipo de actividad y mercadería. Entre las cargas más cotizadas se encuentran las operaciones con productos medicinales, estos se tornan más rentables aún cuando a las mercaderías se les agregan otros servicios tales como fraccionamiento, acondicionamiento y redistribución a la región.

De acuerdo a los datos obtenidos de la División Comercialización y Finanzas de la ANP el costo de exportación de un contenedor puede variar según la mercadería que se trate.

Algunos ejemplos son:

- Topos de Lana U\$S/cont.20´ 2.051
- Producto químico de uso industrial U\$S/cont.20´ 619



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

- Cuero Wet Blue U\$\$/cont.20' 905
- Cuero Curtido U\$\$/cont.20' 4.198

A continuación detallamos un ejemplo del cálculo del costo de exportación por contenedor de 20' de Cuero Curtido.

Exportación de Cuero Curtido

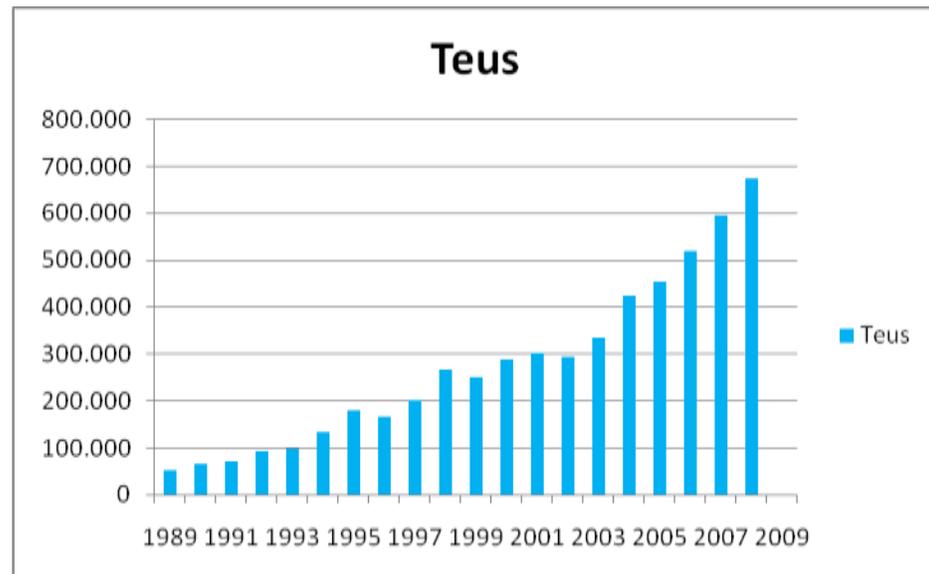
COSTOS PORTUARIOS Y CONEXOS	U\$\$/cont.20'
Administración Nacional de Puertos	162
Tarifa 1.4 a la mercadería	162
Laboratorio Tecnológico del Uruguay (0,3% s/FOB)	1.056
control de calidad de las exportaciones	1.056
Ministerio de Agricultura y Pesca	88
certificado sanitario	51
inspección	38
Banco de la República Oriental del Uruguay (0,05% s/FOB-AT)	176
comisión contralor de las exportaciones	176
Armador (0,03%)	90
Terminal Handling Charge (THC)	90
Terminal (0,03%)	90
relleno del contenedor	90
Despachante de Aduanas (0,4% s/FOB)	1.408
comisión y gastos de despacho	1.408
Control de embarque balanza pesada puerto	35
gestores	35
Agencia Marítima	37
tarifa por proceso documentario B/L	37
Banco interviniente (0,3% s/FOB)	1.056
comisión solicitud de embarque	1.056
TOTAL	4.198

Fuente: Administración Nacional de Puertos - División Comercialización y Finanzas



Evolución de teus en Uruguay

Año	Teus
1989	50.587
1990	64.286
1991	71.247
1992	91.382
1993	98.382
1994	134.346
1995	178.937
1996	164.915
1997	202.047
1998	265.892
1999	250.227
2000	287.298
2001	301.641
2002	292.962
2003	333.871
2004	424.791
2005	454.531
2006	519.218
2007	596.487
2008	675.273
2009	588.410

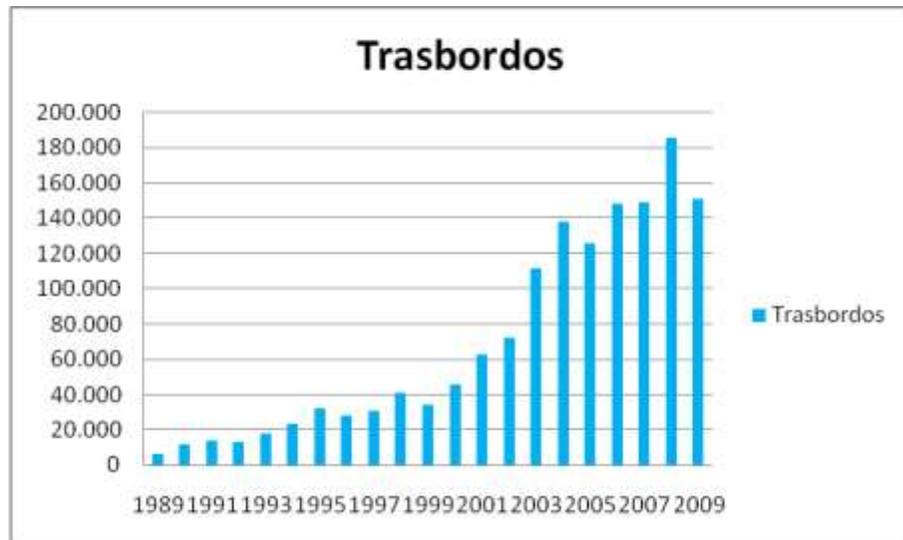


Fuente: Administración Nacional de Puertos - División Comercialización y Finanzas



Evolución de los trasbordos³⁹

Año	Trasbordos
1989	6.037
1990	11.410
1991	13.607
1992	13.256
1993	17.989
1994	23.272
1995	31.658
1996	27.625
1997	30.281
1998	40.585
1999	34.154
2000	45.661
2001	62.597
2002	72.239
2003	111.811
2004	137.958
2005	125.877
2006	148.135
2007	149.270
2008	185.458
2009	151.325



Podemos observar que en el año 2009 la cantidad de Trasbordos realizados en el Puerto de Montevideo sufrió un descenso del 18% con relación al año 2008.

En Diciembre 2009 la ANP aprobó una política con incentivos a los Trasbordos con el fin de alentar la operativa en el Puerto de Montevideo, conjuntamente con la culminación de las obras del nuevo muelle de TCP y la extensión de la explanada de Acceso Norte.

³⁹ Fuente: Administración Nacional de Puertos - División Comercialización y Finanzas



Evolución del comercio exterior de Uruguay en Teus⁴⁰

Año	Importación	Exportación
1989	19.684	19.141
1990	22.539	22.427
1991	24.453	23.427
1992	30.149	31.677
1993	32.018	30.880
1994	42.314	40.198
1995	52.305	53.681
1996	45.890	48.261
1997	58.958	54.612
1998	69.472	69.843
1999	64.874	65.060
2000	68.594	70.313
2001	68.480	66.554
2002	58.969	59.762
2003	47.805	50.785
2004	59.974	61.648
2005	69.315	67.800
2006	72.027	76.244
2007	89.248	93.367
2008	85.016	120.832
2009	71.393	115.202



⁴⁰ Fuente: Administración Nacional de Puertos - División Comercialización y Finanzas



EVOLUCION DE LAS OPERACIONES DE TRANSITO

En toneladas

AÑOS	TRANSITOS
1999	12.721
2000	16.625
2001	9.488
2002	6.794
2003	128.402
2004	154.820
2005	171.121
2006	201.544
2007	226.339
2008	268.420
2009	234.558



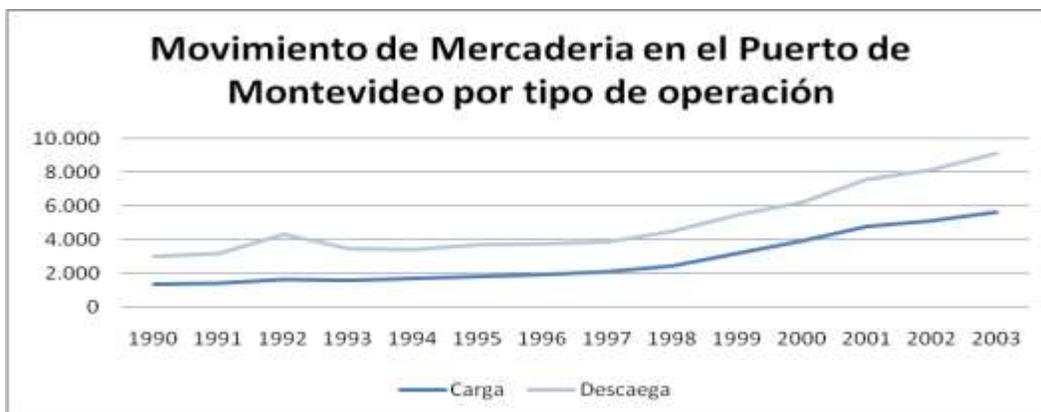
Fuente: Administración Nacional de Puertos - División Comercialización y Finanzas

A principio de la década de los 90 las operaciones realizadas en el Puerto de Montevideo se centraban básicamente en actividades de carga y descarga de contenedores, a partir de la vigencia de la nueva normativa portuaria los contenedores en tránsito fueron tomando una mayor participación, logrando alcanzar una evolución de cuatro puntos porcentuales.



MOVIMIENTO DE MERCADERIAS EN EL PUERTO DE MONTEVIDEO POR TIPO DE OPERACIÓN (En miles de toneladas)

Año	Total	Carga	Descarga
1990	1.193	554	639
1991	1.221	466	755
1992	1.636	574	1.062
1993	2.676	553	2.123
1994	792	792	...
1995	2.972	1.333	1.639
1996	3.138	1.379	1.759
1997	4.288	1.622	2.666
1998	3.445	1.544	1.901
1999	3.374	1.655	1.719
2000	3.676	1.818	1.858
2001	3.729	1.926	1.803
2002	3.849	2.061	1.788
2003	4.467	2.433	2.034
2004	5.409	3.189	2.220
2005	6.177	3.900	2.277
2006	7.562	4.746	2.816
2007	8.100	5.091	3.009
2008	9.090	5.625	3.465



Fuente: Administración Nacional de Puertos - División Comercialización y Finanzas



MOVIMIENTO DE MERCADERIA POR TIPO DE OPERACIÓN EN 2009

REGIMEN ADUANERO	CONTENEDORES	TEUS
IMPORTACIONES	47.632	71.393
EXPORTACIONES	69.369	115.202
VACIOS DESCARGAS	44.486	80.236
VACIOS CARGAS	23.575	36.100
TRANSITO CARGA	3.240	5.145
TRANSITO DESCARGA	11.559	18.676
TRASBORDO CARGA	51.990	87.348
TRASBORDO VACIOS CARGA	27.980	51.301
TRASBORDO DESCARGA	50.605	84.980
TRASBORDO VACIOS DESCARGAS	20.631	38.029
TOTAL	351.067	588.410



Fuente: Administración Nacional de Puertos - División Comercialización y Finanzas



BUQUES ENTRADOS AL PUERTO DE MONTEVIDEO Y TONELAJE DE REGISTRO BRUTO

Años	Buques Entrados	Tonelaje de Registro Bruto (Miles toneladas)
1990	3603	24228
1991	3764	24269
1992	3862	24954
1993	4036	28861
1994	5297	36065
1995	5414	44797
1996	5505	44631
1997	5844	48478
1998	5262	48716
1999	4386	21392
2000	5257	19587
2001	5196	19820
2002	4689	24143
2003	4806	25035
2004	5067	26057
2005	4867	27147
2006	5145	32441
2007	5024	39127
2008	5232	43122



Fuente: Administración Nacional de Puertos - División Comercialización y Finanzas



Unidad de negocio Logística y Puerto Libre

A partir de la Ley de Puertos N° 16.246 que autoriza al Puerto de Montevideo a desempeñarse como “Puerto Libre” y especifica que la Administración Nacional de Puertos tendrá la potestad de dar a privados la explotación de sus espacios portuarios para ofrecer los servicios al buque, a la mercadería y a los pasajeros. La ANP comenzó a dar en concesión o permiso la explotación de sus depósitos cerrados, que eran operados por ella misma.

Como contrapartida a esa explotación la ANP exige un pago de un canon y la construcción de mejoras en la infraestructura.

El régimen de Puerto Libre cambió la naturaleza de las relaciones económicas del puerto y valorizó el territorio aduanero portuario afectado por la condición de puerto franco.

Este régimen logró que las mercaderías que ingresan en tránsito no requieran autorización, ni tramites formales.

El Puerto de Montevideo cumple una gran cantidad de actividades que están afectadas por la condición de Puerto Libre y pueden ser consideradas de logística. Las actividades que generan valor en esta unidad son las que se realiza a la mercadería en los depósitos cerrados explotados en régimen de concesión y permiso.

Los actores centrales son las empresas que explotan los depósitos cerrados. Participan los despachantes de aduana como intermediarios de las operaciones



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

de comercio exterior, también los transportistas que son los que movilizan las mercaderías desde el buque a los depósitos y viceversa. La aduana es quien fiscaliza los depósitos e informa de todas las entradas y salidas al mismo. La ANP interviene no solo como administrador de los depósitos que son de su propiedad sino que funciona como intermediario de los consumos de los servicios de agua, electricidad, etc.

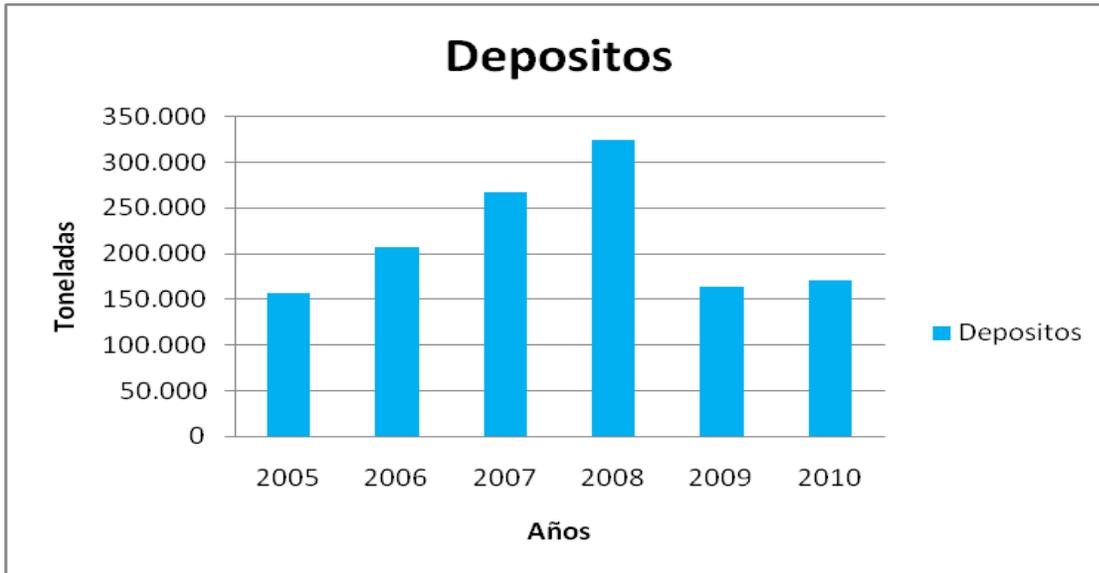
Dimensiones: Fecha / Deposito

Medida: Toneladas

	2005	2006	2007	2008	2009	Hasta Agosto2010	Total
1601-BOMPORT S.A. - Mercaderías	31.460	38.271	43.919	53.396	27.050	24.552	218.648
1603-PLANIR S.A. - Mercadería	11.861	14.483	13.622	13.519	7.793	9.991	71.269
1657-PLANIR S.A.	5.676	15.821	14.121	18.897	11.859	4.777	71.151
1607-DEPOSITOS MONTEVIDEO S.A. - Mercadería	10.667	10.548	13.711	22.520	17.409	13.510	88.364
1614-RILCOMAR S.A. - Mercadería	16.674	16.393	18.239	23.697	15.009	12.270	102.282
1619-SOLCITUR S.A.	0	0	0	0	3.009	11.338	14.347
1626-VIMALCOR S.A. - (Deposito 22)	12.442	14.641	16.446	14.149	10.198	5.865	73.741
1629-COMFRIG	0	0	0	0	1.610	4.356	5.966
1641-ATM (AUTO TERMINAL MONTEVIDEO S.A.)	12.489	22.104	32.542	61.725	30.381	35.271	194.512
1652-TAMER S.A. (DEPOSITO 25)	0	6.267	14.538	35.464	7.308	12.070	75.647
1655-SUPRAMAR MERCADERIA (DEPOSITO 1)	12.377	16.705	15.894	17.641	15.990	12.503	91.110
1656-DEPÓSITOS MONTEVIDEO S.A	14.369	9.515	21.913	25.694	1.851	355	73.698
1658-VIMALCOR S.A	1.266	1.712	564	1.290	369	29	5.229
1661-LOBRAUS PUERTO LIBRE S.A.	12.855	11.712	8.509	8.100	5.342	4.885	51.402
1664-LOBRAUS PUERTO LIBRE S.A.	651	1.540	338	205	124	211	3.069
1667-MONTECON S.A. - Repuestos	63	847	88	193	486	643	2.321
1668-TCP - Depósito Logística	1.597	1.537	4.595	5.370	4.743	18.506	36.348
1669-TCP - Pañol	475	110	153	135	230	114	1.216
1670-BADILUZ S.A.	11.862	25.119	34.673	14.408	3.364	0	89.427
1671-FEWEL S.A.	0	0	11.930	7.393	0	0	19.323
1672-FEWEL S.A.	0	0	1.924	1.109	0	0	3.032
Total	156.784	207.325	267.718	324.906	164.124	171.246	1.292.102



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay



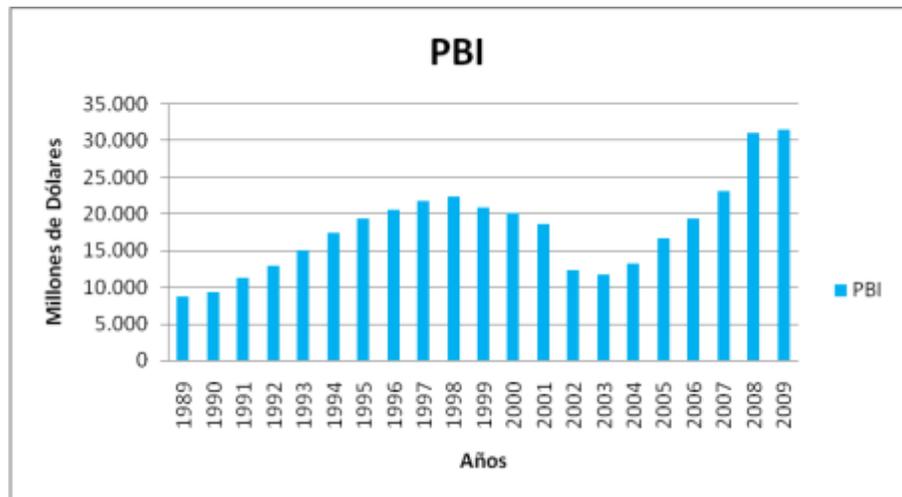
Fuente: Administración Nacional de Puertos - División Comercialización y Finanzas



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

Evolución del PBI en Uruguay

Años	Millones de Dólares americanos
1989	8.672
1990	9.299
1991	11.206
1992	12.878
1993	14.993
1994	17.463
1995	19.310
1996	20.525
1997	21.708
1998	22.378
1999	20.923
2000	20.093
2001	18.561
2002	12.278
2003	11.691
2004	13.217
2005	16.619
2006	19.317
2007	23.094
2008	31.044
2009	31.606



Fuente: Administración Nacional de Puertos - División Comercialización y Finanzas

Podemos observar que el Producto Bruto Interno del País viene desde 1991 creciendo sostenidamente, con una pequeña caída en el año 2002 como consecuencia de la crisis financiera que afectó la región, recuperándose en los años posteriores, llegando al 2009 con un total de 31.606 millones de dólares.



Si bien no existen estudios que puedan reflejar cuantitativamente cuál es la contribución del sistema portuario al PBI sabemos que la cantidad de servicios prestados en los Puertos Uruguayos han incrementado considerablemente ayudando al crecimiento del PBI.

Mano de Obra Portuaria

En la gráfica a continuación podemos observar la evolución de la cantidad de empleados de la ANP a lo largo de los últimos 20 años.

Es notoria la disminución sucesiva del personal dependiente de la ANP, a partir del inicio de la década del 90 como consecuencia de la reforma de las normas de regulación del sistema portuario, la cual elimina el Monopolio Estatal e introduce la figura de operador privado.

Por otra parte cuando se aprueba la ley de Puertos Libres en 1992 se observaba un cambio cualitativo debido a negociaciones entre los estibadores y el gobierno logrando un acuerdo para que estos se retiren en forma incentivada y dejen sus puestos de trabajo. En forma paralela se estaban iniciando las empresas privadas que contrataban a algunos de esos trabajadores por que resultaba útil el know how generado por estos⁴¹.

Además tenía por fin aumentar la eficiencia en el desarrollo de la operativa portuaria, impulsando a que se efectuara nuevas inversiones en maquinaria, permitiendo así sustituir el trabajo manual por procedimientos mecanizados.

⁴¹ Cr. Daniel Carreres Asesor de Gerencia General de la ANP.

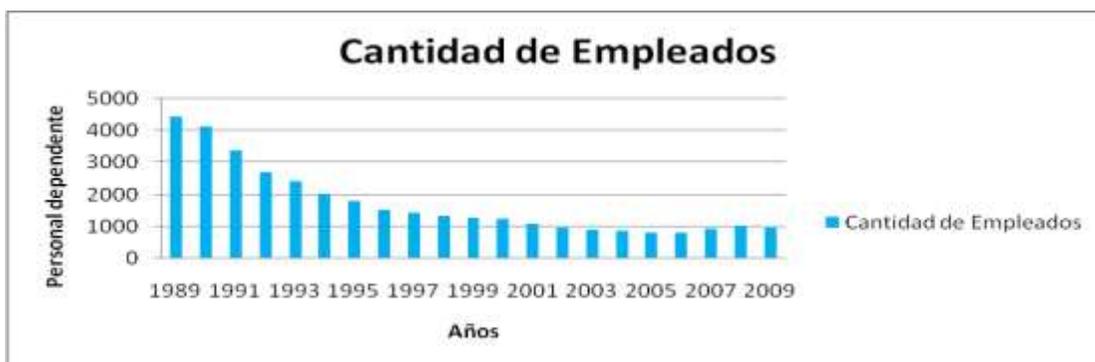


Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

En recientes años se ha notado un leve incremento en la contratación de personal de la ANP como consecuencia de la renovación intergeneracional de los recursos humanos.

CANTIDAD DE EMPLEADOS EN LA ANP

AÑOS	Cantidad
1989	4438
1990	4118
1991	3370
1992	2705
1993	2430
1994	2007
1995	1814
1996	1534
1997	1435
1998	1328
1999	1286
2000	1253
2001	1085
2002	965
2003	891
2004	857
2005	817
2006	810
2007	924
2008	1023
2009	964



Fuente: Administración Nacional de Puertos - División Recursos Humanos



Estructura Orgánica Actual



En el año 2008 se llevó a cabo una reestructura organizativa de la ANP, a partir de la cual se adoptó un modelo matricial, organizado en sectores que se especializan en proyectos.

INFRAESTRUCTURA PORTICA DEL PUERTO DE MONTEVIDEO⁴²

Grúas Duro Felguera

Cantidad: 6

Productividad: 80 tons hora, levanta 6 tons.

⁴² Fuente: Administración Nacional de Puertos - División Operativa



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

Carga:	Arroz en bolsa, pescado, autos (feeder para Nueva Palmira) y cemento Portland
Estado:	2 operando y 4 en reparación
Programa de reparación:	primer grúa reparada al 1/1/11, se reparará una cada dos meses para terminar de reparar las 6 el 1/11/11.
Ubicación:	Muelles 3, 4 y 5 (actualmente 2 grúas a partir del 1/1/11 3 grúas y a partir del 1/3/11, 4 grúas) Muelles 10 y 11 (1 grúa desde 1/9/11 y 2 grúas desde 1/11/11).

Estas grúas se utilizan en los muelles 3, 4 y 5 para cargar arroz, cada barco puede utilizar eficientemente hasta 3 grúas ya que la afluencia de mercadería no permite abastecer operando sin parar a más grúas.

Cuando se vayan reparando se instalarán 4 grúas en esos muelles para que no se produzcan paros por desperfectos, las siguientes dos grúas se instalarán en los muelles 10 y 11 para ofrecerlas para pescado y autos.

Si en el mediano plazo se incrementara la exportación de arroz, la capacidad ociosa de las grúas Duro Felguera permitirá absorber la nueva demanda.

Si se incrementa el trasbordo de vehículos con destino a Paraguay también se utilizarán las grúas reparadas disminuyendo la capacidad ociosa.



Asimismo se comenzó a realizar operaciones de embarque de cemento Pórtland para las cuales se está utilizando las grúas disponibles. Se espera un incremento de estas operaciones preferentemente en los muelles 10 y 11 para no interferir con las operaciones de arroz. En esos muelles se utilizarían para operaciones de desembarque de pescado.

Concretamente, se estima que la capacidad ociosa que se generará con la reparación de todas las grúa, permitirá absorber estas demandas.

TAKRAFT

Cantidad:	6
Productividad:	2 de 40 tons Kondor y 4 de 12,5 tons Habicht
Carga:	Contenedores (200/turno), gráneles (grúas 30 y 31), carga general
Estado:	1 en reparación
Ubicación:	Muelles 6 y 7 (grúas 36, 30, 31 y 37) Cabecera de muelles B (grúas 32 y 33).

Las horas facturadas representan promedialmente una utilización entre el 11 y el 13 % de la totalidad de las horas disponibles si todas las grúas estuvieran reparadas.



Les Ateliers

Cantidad:	8
Productividad:	6 de 3 tons (100 a 120 ton/hora) y 2 de 5 tons
Carga:	carga general
Ubicación y Estado	Colonia 1 de 3 y una de 5 ton Nueva Palmira 2 modernizadas de 3 ton Fray Bentos 1 en reparación de 3 ton. Paysandú 1 de 3 y una de 5 ton p/modernizarse en 1 año Salto 1 de 3 tons reparada
Cantidad de horas facturadas	<ul style="list-style-type: none">• Colonia 50 horas• Nueva Palmira 897 horas• Fray Bentos.• Paysandú 45 horas• Salto

Nuevas adquisiciones:

Dos grúas multipropósito Licitación nº 10193

- Dos (2) equipos de movilización de carga (**grúa**) multipropósito (para graneles, contenedores y carga general), de muelle, electro-



hidráulicos, de alta velocidad, así como la provisión de los insumos necesarios para su operación y mantenimiento. Dichos equipos deberán ser tales que indistintamente se puedan empotrar en el muelle como fijos o montar sobre un pórtico.

- Un (1) pórtico.

Adquisición de una grúa móvil

- Grúa móvil sobre camión, usada (o nueva).

Puertos de la región

Para conocer cuales son las posibilidades de desarrollos futuros, así como la situación competitiva de los puertos uruguayos, se hace indispensable un acompañamiento constante de la situación de los puertos vecinos.

Los puertos uruguayos compiten con los puertos de Brasil y Argentina en el sur de América.

En Brasil, los principales puertos son los de Río Grande, Santos e Itagai y el principal puerto Argentino es el Puerto de Buenos Aires.



Puertos Brasileiros

Río Grande



En el puerto de Rio Grande del Sur se encuentra la empresa Tecon operador de terminales portuarias, esta cuenta con un área total de 735.000 m² de las cuales 235.000 m² están pavimentadas. Tiene una capacidad de almacenamiento de 20.000 teus, 17.000 m² de depósitos para cargas especiales, 17.000 m² de depósito techado, 2 km de muelle y un calado de 12,5 mts. Además dispone de acceso interno ferroviario.

Infraestructura portica:

Grúa impsa Post-Panamax	4
Grúa Gottwald HMK 280E 100t	2
Grúa Gottwald HMK E300 100t	2
Tractores de playa	46
Gruas RTGs	4
Apiladores	18
Asensores	22
Cargadores frontales	7



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

El puerto de Río Grande constituye uno de los principales polos logísticos del sur de América y es el segundo mayor puerto brasilero, después del Puerto de Santos. Ubicado en el extremo Sur de Brasil, lo que permite formar conexiones entre este y los puertos de Argentina y Uruguay.

Este cuenta con una moderna infraestructura y es uno de los puertos más importantes en América del Sur en productividad. Además, cuenta con una amplia red de transporte, comprendiendo carreteras, ferrocarriles y aeropuertos.

Según el Cr. Daniel Carrere, el desarrollo de los puertos de la región no siempre debe ser visto como una amenaza para la actividad portuaria de Uruguay, sino que el desarrollo de aquellos podría aumentar la demanda de servicios complementarios en los puertos vecinos.

Itajai



Ubicado en el litoral norte de Santa Catalina, el Puerto de Itajai tiene una instalación de más de 15.000 metros cuadrados de área cubierta para almacenamiento de productos y 38.000 m² de área descubierta para el



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

almacenamiento de los contenedores. Cuenta con 70 equipos, con capacidad de 1 a 37 toneladas.

Las unidades operacionales del Puerto de Itajaí, son totalmente informatizadas, desde el empleo de fibra óptica hasta computadoras de última generación en tecnología. Fue el primer puerto de América latina en conectarse a internet, desde entonces tiene su propia “home page”.

Cuenta además con una Estación Aduanera de Interior (puerto seco), complementando el puerto con la aduana, con 31.500 m² para almacenamiento cubierto y patios de almacenamiento de contenedores, con más de 120.000 m² de área.

La terminal de contenedores Teconvi dispone de: dos grúas con capacidad para 25 contenedores por hora, Cincuenta mil metros cuadrados de playa de contenedores y un calado de diez metros y medio de profundidad.

Buenos Aires





Este puerto es operado por 5 terminales de carga concesionadas a diferentes operadores.

En su conjunto el puerto cuenta con una superficie total de 92 hectáreas, 5.600 mts de muelle y 23 puestos de atraque.

Infraestructura Portica:

Grúas Pórtico	13
Grúas móviles	5

En investigaciones realizadas por la Oficina de Asuntos Económicos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, se llega a categorizar al Puerto de Buenos Aires como el más ineficiente de la región.

En nota realizada al Cr. Daniel Carrere hace mención que las tarifas del Puerto de Buenos Aires son superiores en comparación con las tarifas del Puerto de Montevideo, lo que hace que este ultimo tenga costos más atractivos para los navieros, importadores y exportadores. La diferencia de costos lleva a que sea mas beneficioso para los importadores y operadores logísticos de Argentina desembarcar las cargas en el Puerto de Montevideo en tránsito para luego trasladarla en diferentes medios de transporte (terrestres, fluvial, férreo, etc.) hacia su destino.

El dragado del Puerto de Buenos Aires es considerablemente menor que el dragado del Puerto de Montevideo, esto lo hace aun más competitivo.

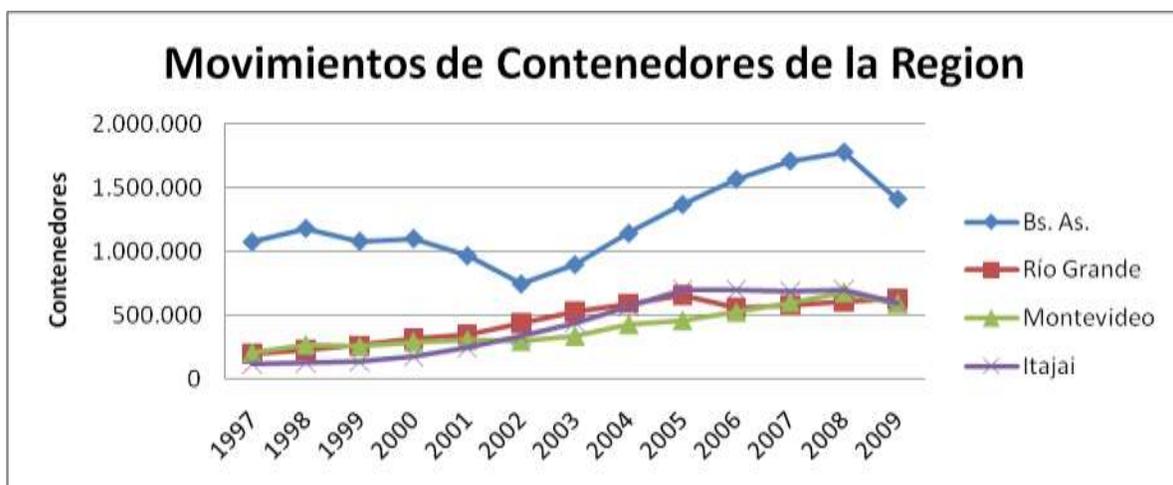


Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

Análisis comparativo

Evolución de las operaciones de comercio exterior del Puerto de Montevideo y otros Puertos de la región del Sur de América medido en cantidad total de movimientos de contenedores.

	Bs As	Río Grande	Montevideo	Itajai	Sub Total Region I	Market share region cercana
1997	1.076.201	194.963	201.964	118.822	1.591.950	12,7%
1998	1.182.002	224.577	265.892	129.563	1.802.034	14,8%
1999	1.081.042	261.929	250.227	136.062	1.729.260	14,5%
2000	1.101.970	316.972	287.298	176.815	1.883.055	15,3%
2001	966.991	346.321	301.641	243.554	1.858.507	16,2%
2002	745.798	438.196	292.962	334.726	1.811.682	16,2%
2003	897.677	522.980	333.871	441.867	2.196.395	15,2%
2004	1.143.336	588.983	424.791	564.012	2.721.122	15,6%
2005	1.370.024	656.501	454.531	696.108	3.177.164	14,3%
2006	1.568.351	554.863	519.218	692.995	3.335.427	15,6%
2007	1.710.906	575.219	596.487	681.868	3.564.480	16,7%
2008	1.781.102	605.586	675.273	693.580	3.755.541	18,0%
2009	1.412.464	624.429	588.410	593.359	3.218.662	18,3%



Fuente: Administración Nacional de Puertos - División Comercialización y Finanzas



Comparando la cantidad de contenedores movilizados en los principales puertos de la región podemos observar que en la última década la cantidad movida en el Puerto de Montevideo ha experimentado un gradual aumento, llegando a concentrar en los últimos dos años el 18% de los movimientos de cargas de la región.

Esta cifra se torna aun más significativa si agregamos el hecho de que el Puerto de Montevideo está ubicado en el país de la región con menor extensión geográfica, menor población y menor PBI.

El régimen de Puerto Libre, la ubicación geográfica, los bajos costos y la calidad de los servicios portuarios hacen al Puerto de Montevideo más atractivo en comparación con el puerto de la región.

El hecho de contar con un régimen de Puerto Libre permite a Uruguay contar con una ventaja respecto a los puertos de la región. Las mercaderías ingresan a los puertos uruguayos sin que sea necesario pagar los aranceles a la importación, pudiendo permanecer en este por tiempo indeterminado. Esto permite a los empresarios postergar la nacionalización de la mercadería al momento más oportuno para minimizar costos financieros. Un ejemplo comparativo es el caso de Argentina, que luego de los 30 días de ingresada la mercadería al puerto se les exige la nacionalización.



CAPITULO IV

El entorno competitivo de los puertos⁴³

Según el análisis del banco mundial en 2001 “The evolution of ports in a competitive World”, se analiza el modelo de fuerzas de Michael Porter, en el que se desenvuelven los puertos. De acuerdo con este autor, en el siglo actual existen cinco fuerzas que interactúan caracterizando de una forma particular al entorno competitivo de las autoridades portuarias y los proveedores de servicios portuarios, esto es, los puertos.

Dichas fuerzas son:

- La rivalidad entre los competidores existentes
- La amenazas de nuevos competidores
- El potencial para sustitutos globales
- El poder de negociación de los clientes del puerto
- El poder de negociación de los proveedores de servicios portuarios

Estas fuerzas generaran consecuencias en todos los puertos, independientemente de su dimensión, influyendo en las medidas tomadas respecto a su expansión, precios y otros componentes. El posicionamiento estratégico de los agentes portuarios en el entorno competitivo cambiante es un factor determinante para garantizar el éxito o fracaso en el sector portuario global.

⁴³ “Mejora de la competitividad de un puerto por medio de un nuevo modelo de gestión de la estrategia aplicando el cuadro de mando integral” Tesis doctoral - José Luis Estrada Llaquet – Ingeniero de caminos, canales y puertos – Madrid – Enero 2007-



- **La rivalidad entre los competidores existentes.**

Se trata de evaluar a la rivalidad existente dentro del recinto portuario y entre puertos. De la ubicación del puerto, servicios que ofrece y normas que limitan el número de empresas que pueden operar, dependerá la intensidad de la rivalidad que deben enfrentar. Si la rivalidad es alta, los precios se verán afectados a la baja y como consecuencia traerán aparejado un deterioro de los beneficios de la empresa.

Dentro de los factores que pueden afectar la intensidad de la rivalidad en el puerto, entre ellos:

- El número de puertos en competencias capaces de acceder en condiciones económicas a los mismos mercados de la zona de influencia terrestre.
- La capacidad para servir a los mercados de trasbordo.
- La capacidad para controlar la eficiencia de las operaciones por parte de la autoridad portuaria.
- Criterios para operar dentro del puerto.
- El equilibrio entre la oferta y demanda portuaria en la región.
- La capacidad para segmentar operaciones y crear operaciones dentro del puerto.
- La apuesta para arriesgar con el fin de preservar el negocio existente en un mercado determinado.
- La capacidad para absorber pérdidas o la posibilidad de financiación cruzada.
- La primera puede ser una estrategia de los estibadores globales en determinados mercados.
- El interés del gobierno en subsidiar las operaciones.



- **La amenaza de nuevos competidores.**

Podemos destacar como amenaza de nuevos competidores, el surgimiento de nuevos centros de carga regionales que pueden modificar la ruta de la carga hacia o desde la zona de influencia correspondiente.

El significado de esta amenaza varía de un puerto a otro dependiendo de una cantidad de factores, entre ellos:

- La intensidad de los costos de capital en puertos y terminales que crean barreras de entradas.
- Los cambios en los modelos de distribución regionales y la capacidad de los transportistas marítimos para utilizar centros de carga “hub” en lugar de servicios directos.
- La existencia de cláusulas o provisiones en los alquileres y concesiones y otros acuerdos que protegen a los proveedores de servicios de los nuevos entrantes al puerto.
- Las barreras naturales a la expansión, aunque con frecuencia suelen existir mecanismos para superarlos, al menos en el largo plazo.
- La magnitud de los costos de cambio, para utilizar otros puertos o proveedores de servicios dentro del puerto.
- Las ventajas de costos de los proveedores de servicios existentes y las lealtades de los clientes.

- **El potencial para sustitutos globales.**

Es el potencial de los clientes de los puertos para cambiar por distintas fuentes globales.



Alcanza una gran importancia esta fuerza cuando la competencia se amplía al comercio mundial, las fuentes de abastecimiento se hacen crecientemente globalizadas, la integración y especialización vertical se vuelve un importante factor en la cadena logística global. Los factores que establecen la importancia de esta fuerza son varios y específicos en cada puerto.

La presencia de diversas fuentes globales para el aprovisionamiento de ciertas mercaderías a través del puerto. Cuando se trata de un puerto exportador, la eficiencia del puerto favorecerá al éxito de las exportaciones

- **La existencia de productos sustitutivos para las importaciones, exportaciones y tránsito.**
 - La magnitud de los costes de cambio para la sustitución.
 - La elasticidad de la demanda de las exportaciones e importaciones.
 - La importancia de los costes en el precio final del producto.

- **El poder de negociación de los clientes del puerto.**

Los transportistas marítimos, cargadores y operadores que son usuarios del puerto tienen un poder de negociación y control sobre los administrativos del puerto que transforman en distinto grado. Esta fuerza es la que da estructura al panorama competitivo del puerto. El poder de negociación de quienes son usuarios y clientes está establecido por una gran variedad de factores:

- El grado en que los clientes de un puerto controlan un gran porcentaje de tráfico en el puerto.



- Las alianzas y realineamientos de negocios entre los clientes que dan lugar a jugadores más poderosos.
 - La existencia de concesionarios que ofrecen valor añadido que el puerto quiere atraer y retener.
 - La importancia del puerto para la economía local.
 - La posibilidad de disponer los servicios suministrados por nuestro puerto.
 - La inversión en instalaciones del puerto por parte de los clientes.
- **El poder de negociaciones de los proveedores de servicios en el puerto.**

Una gran cifra de factores es lo que comprueba la importancia de la negociación de los proveedores de servicios.

- La experiencia y capacidades únicas que el proveedor de servicios puede aportar al puerto.
- La medida en la que el proveedor de servicios puede aportar al puerto.
- La experiencia de cuellos de botellas o de los factores limitantes de la capacidad de las infraestructuras o de los procesos en el puerto que darán lugar a menores rendimientos o interrupciones en las operaciones portuarias.
- La capacidad de los proveedores de servicios frente a la Autoridad Portuaria para “aguantar” periodos de inactividad o conflicto, cualquiera que sea la causa que los genera.
- Las interrelaciones entre los proveedores de servicios y los clientes del puerto.
- La existencia de derechos y obligaciones que pueden venir arrastrados por los acuerdos contractuales.



Por lo tanto, los puertos se afrontan a las 5 fuerzas competitivas al igual que distintos sectores, de manera que el entorno donde operan ya no es aislado. La competencia que existe entre los competidores y la permanente amenaza de nuevas empresas que entran, el potencial de sustitutos globales, la presencia de poderosos clientes y de eficaces proveedores, son las fuerzas que debe de afrontar un administrador portuario y tener en cuenta a la hora de confeccionar sus estrategias de negocio.

LA COMPETENCIA IMPERFECTA: EL MONOPOLIO ⁴⁴

La competencia perfecta se caracteriza por tener un elevado número de vendedores y compradores en el mercado de forma que ninguno de estos tienen el poder de influir ni determinar las cantidades transadas o el precio de comercialización. Además en este tipo de mercado son inexistentes las barreras a la entrada de nuevos competidores y la diferenciación de productos.

La competencia imperfecta es una situación de mercado en la cual existe uno o más agentes con poder suficiente para influir en el precio.

Existen tres grandes modalidades de mercados imperfectamente competitivos, estos son: la competencia monopolística, el oligopolio y el monopolio.

En competencia monopolística son muchos los vendedores que ofrecen productos similares que no son sustitutos perfectos, diferenciándose en ciertas características.

En el oligopolio existe un número reducido de vendedores que producen un mismo producto y que acuerdan entre sí el precio de mercado.

⁴⁴ De Fischer, Dornbusch y Schmalenssee, Libro "Economía" (1990, 2da edición), Pág. 245 a 268



El monopolio es el escenario más extremo de competencia imperfecta, es la situación en la cual existe un solo vendedor y este fija el precio.

El monopolio y el poder de monopolio

En el monopolio no es posible el ingreso de nuevos competidores al mercado, un efectivo monopolista no tiene ningún competidor identificable.

El monopolista como único oferente de un bien o servicio fija el precio en función de la curva de demanda y es quien decide la cantidad a vender en el mercado. Determinara el nivel de oferta para el cual su nivel de ingreso se optimice.

Un vendedor tiene poder de monopolio cuando tiene la capacidad de aumentar el precio de sus productos reduciendo su propia producción.

La producción óptima del monopolio

Tanto los monopolistas como los vendedores en competencia perfecta establecen el nivel de producción óptimo, que es aquel que les permite maximizar los beneficios.

El competidor perfecto utiliza en este caso el precio de mercado como un dato ya determinado por el mercado, mientras que el monopolista tiene la posibilidad de determinar el precio.

El monopolista al igual que el competidor perfecto utiliza el ingreso marginal para determinar el nivel de producción. Ambos determinarán el nivel de producción para el cual el ingreso marginal se iguale al costo marginal de producir una unidad



adicional. Lo que difiere un caso del otro es que el monopolista debe fijar un precio con el que la cantidad demandada sea igual a su nivel de producción positivo óptimo. El ingreso marginal del monopolista es decreciente con el nivel de producción y para el competidor perfecto el ingreso marginal será el precio de comercialización del producto en el mercado.

En un monopolio, dado que el ingreso marginal es menor que el precio, este precio será mayor que el costo marginal. Por lo que, el monopolista maximiza los beneficios cobrando un precio superior al costo marginal.

En conclusión, en el monopolio la producción será menor y los precios serán mayores en comparación con un mercado competitivo. La diferencia entre la producción monopólica y el nivel de producción en competencia perfecta se denomina “costo social del monopolio”, que representa los beneficios que la sociedad pierde por la existencia de un mercado monopólico.

El Monopolio Natural

Existen varias razones que explican la existencia de Monopolios. Una de ellas es lo que se llama Monopolio Natural, que es cuando un único vendedor puede producir un bien o prestar un servicio de forma más eficiente y económicamente más beneficiosa que las demás.

Dicha eficiencia surge como consecuencia de la economía de escala⁴⁵ existente en uno o varias etapas del proceso productivo. La eficacia es tal que se torna inviable para las otras empresas permanecer en el mercado.

⁴⁵ Definición: Proceso mediante el cual los costos unitarios de producción disminuyen al aumentar la cantidad de unidades producidas.



Recursos esenciales y políticas gubernamentales.

Otra de las razones por las que existen monopolios se debe a que el Estado utiliza su poder de imperio para limitar la entrada de nuevas empresas al mercado. Pueden haber monopolios porque estos compran o reciben el derecho a ser los únicos vendedores de un determinado bien o prestadores de un determinado servicio.

El Estado puede, mediante una ley, establecer cuáles son las empresas que pueden producir un bien o prestar un servicio en un mercado bajo régimen de exclusividad.

Las decisiones de privatizar: Experiencias internacionales⁴⁶

La Privatización es el permiso que el sector público otorga al sector privado para efectuar actividades que estaban reservadas anteriormente al sector público. Por ende, la privatización es la cesión de la gestión y/o de la propiedad de un bien público al sector privado de forma total o parcial con el fin de mejorar la asignación de recursos. Podemos decir que con esto se lograría actuar fuera del contexto burocrático de los procedimientos públicos.

Si la empresa pública es un monopolio natural y se va a privatizar se necesita desregular la actividad y eliminar todo tipo de distinciones. Además un proceso de privatización contiene operaciones de joint-venture, en el que el cometido se encomienda al socio privado o la venta de participaciones minoritarias y los cambios orientados a establecer la actividad de la empresa pública con la empresa privada adquiriendo las reglas que logran identificar la administración de

⁴⁶ Buenos Campos; "Fundamentos de Economía y Organización Industrial" Capítulo X; apartado 10.3. pp. 218-222



la empresa pública con el funcionamiento, control y evaluación de la empresa privada.

La privatización ha sido definida como un proceso de racionalización, desburocratización, liberación, desinversión o saneamiento del sector público. De manera que, los objetivos primordiales que se intentan lograr con la privatización son explicados bajo las siguientes razones:

- Reducción del gasto y déficit público: La privatización implica una entrada de capital en las arcas del estado y reduce las necesidades futuras de financiación.
- Fomento de la eficacia y eficiencia en la gestión y producción de la empresa: Se protege y apoya la libre competencia, la reducción de costos, la introducción de nuevas tecnologías y la adaptación rápida a los entornos dinámicos. Tales esfuerzos se consiguen eliminando la protección legal de la que gozan ciertas empresas públicas y cambiando la cultura corporativa poco incentivadora que prevalece en la mayoría de las sociedades públicas.
- Ampliación y expansión del sistema capitalista: El liberalismo económico en oposición a la economía planificada, ha sido, en los años ochenta, objeto de una gran promoción por parte de una importante mayoría de economistas que identifican la iniciativa y la propiedad privada con libertad y eficiencia.
- Reactivar los mercados de valores: La entrada de nuevos títulos cotizables incrementan y desarrolla las bolsas de valores, si bien algunos expertos temen que los importantes procesos de privatización emprendidos por los gobiernos comunitarios para los próximos años podrían implicar algunos riesgos de desestabilización en los frágiles mercados bursátiles europeos.
- El fomento del capitalismo popular.



Las primordiales razones que hacen que las diferentes Administraciones Públicas cometan procesos de privatización:

- Mejorar los resultados económicos y financieros de las sociedades.
- Reducir el déficit público o las tensiones financieras del presupuesto público.
- Estimular la competencia.
- Reforzar la actividad de los mercados de valores.
- Promover una participación accionarial más amplia.
- Reducir la burocracia y la corrupción estatales.
- La mejora de la calidad de los productos, entendiendo por calidad el adecuado grado de satisfacción de los usuarios.
- El incremento del nivel de vida de los trabajadores y de la sociedad. Los primeros se benefician del aumento de la eficiencia empresarial mientras que la sociedad recibe los frutos generados por la libre competencia.

Con los conceptos descritos anteriormente podemos decir que la organización del Sistema Portuario Uruguayo antes de la reforma de 1992 era un Monopolio Estatal, con el Estado como único proveedor de los servicios portuarios, con poder de determinar las tarifas y el volumen de operaciones a realizar.

Como todo monopolio, el volumen de operaciones realizadas en los puertos era menor al volumen que podría generar el uso de la plena capacidad de los recursos, existiendo de esta forma una capacidad inutilizada y un costo social asociado.

La reforma portuaria, al permitir que la ANP otorgara permisos y concesiones a privados para que estos pudieran operar en el puerto, trajo como resultado la



eliminación del monopolio estatal sobre los servicios marítimos, introduciendo nuevos proveedores competidores entre sí.

La introducción de la participación de privados al sector portuario no implicó una privatización plena de los servicios, ya que los privados deben pagar un canon al Estado por ceder el uso de instalaciones sin transmitir la propiedad, bajo régimen de concesión o permisos. Además estos quedan sujetos a reglamentaciones impuestas por la Administración Pública.

Luego de la aprobación de la ley 16.246, las particularidades del sistema portuario uruguayo pasa a coincidir en su mayoría con las características de un mercado perfectamente competitivo, en el cual existen varios proveedores de servicios, el volumen de operaciones se determina en función de la demanda, mientras que esta no quede limitada por la capacidad de los recursos disponibles, no pudiendo fijar libremente el precio debido a que la ANP determina una tarifa máxima, por debajo de la cual estos pueden oscilar.

VENTAJA COMPETITIVA DE LAS NACIONES⁴⁷

Porter en su libro “Ventaja competitiva para las naciones” plantea la importancia de las características de una nación para el desarrollo de determinados sectores dentro de la economía nacional. Trata de buscar explicaciones acerca de porque las empresas de determinadas naciones disponen de mejores estrategias que las otras para competir en determinados sectores.

⁴⁷ Michael Porter – La Ventaja Competitiva de las Naciones (1990) Edición en español: Javier Vergara Editor S.A.; Buenos Aires, 1991



DETERMINANTE DE LA VENTAJA COMPETITIVA NACIONAL

En las ideas centrales de su libro, Porter establece cuales son las condiciones genéricas de una nación que impulsa el desarrollo de ventajas competitivas para las empresas de algunos sectores, concentrándolas en cuatro conceptos:

1. Condiciones de factores
2. Condiciones de la demanda
3. Sectores afines y de apoyo
4. Estrategia, estructura y rivalidad de la empresa

1. Condiciones de los factores productivos necesarios para la empresa:

Porter hace referencia a las características de la mano de obra disponible en un determinado país (cantidad, calificación y costo del personal recursos humanos), los recursos físicos tales como la tierra y los recursos naturales, los recursos de conocimientos tecnológicos, científicos y de mercado, los recursos de capital y la infraestructura. Esta última hace referencia a los sistemas de transporte, comunicaciones, transferencias, correos, transferencia de fondos, asistencia sanitaria, dotación de viviendas, instituciones culturales, etc.

El hecho de disponer de recursos productivos no resulta suficiente para justificar el éxito competitivo. Esto debido a que ventaja competitiva deriva del grado de eficiencia y eficacia en que estos son utilizados.

Luego, Porter establece una clasificación jerárquica de los factores de producción en base al nivel de importancia que cada uno representa para el desarrollo de ventajas competitivas:



- **Factores básicos:** comprende recursos naturales, posición geográfica y mano de obra no calificada. Cada vez más los mencionados factores carecen de importancia para la ventaja competitiva nacional o a nivel empresarial, lo cual se explica por una decreciente necesidad de estos, y/o creciente oferta o fácil acceso a ellos por parte de empresas multinacionales a través de sus subsidiarias o facilidad para proveerse en los mercados internacionales.
- **Factores avanzados:** incluye personal altamente calificado, científicos, ingenieros, tecnologías de información y procesamiento de datos, instituciones de investigación, etc. Son necesarios para conseguir ventajas competitivas de grado superior tales como productos diferenciados, tecnología de producción propia, y o son parte del desarrollo de productos o procesos en la empresa, así como su capacidad de innovar.
- **Factores generales:** Incluyen redes carreteras, accesos portuarios, empleados con formación universitaria, etc. Son utilizados por varios sectores.
- **Factores especializados:** Incluyen personal con formación muy específica, infraestructura particular, bases de conocimientos, entre otros. Utilizados por una escasa gama de sectores o incluso para uno solo de estos.

En otra categorización, Porter clasifica a los recursos productivos en **factores heredados** y **factores creados**. En la primera hace referencia a los recursos naturales y geográficos, en la segunda hace referencia a la capacidad de creación y perfeccionamiento de los recursos necesarios. Los mecanismos creadores de



factores de un país son más importantes para la generación de ventajas competitivas que una gran cantidad de factores naturales.

Los estados generalmente efectúan inversiones en factores básicos y generalizados. Si bien estas ejercen un rol importante en la generación de posibilidad de innovación empresarial, no se convertirán en ventajas competitivas.

El sector privado deberá concentrarse en la creación de factores necesarios para competir en sus sectores.

Desventaja selectiva en los factores:

Otra contribución referente a los recursos necesarios para las empresas es que la ventaja competitiva puede surgir de las desventajas de otros factores. La escasez de recursos básicos como la mano de obra, materia prima e incidentes climáticos pueden representar oportunidades para innovar y crear nuevos factores.

2. Condiciones de la demanda interna

Porter sostiene que las condiciones de la demanda interna de un país, tales como su composición, magnitud y pautas de crecimiento, y los mecanismos de transmisión al resto del mundo de las pautas de consumo interno tienen influencia sobre el desarrollo competitivo de un sector.

Composición de la demanda interna: Cuanto mayor sea la presión de los compradores locales sobre las empresas nacionales para que innoven, permitirán a éstas alcanzar ventajas competitivas más rápidamente que sus rivales extranjeros.



La demanda interna posee tres características que son fundamentales para conseguir una ventaja competitiva nacional:

- Estructura segmentada de la demanda: posiblemente una nación genere ventaja competitiva en segmentos mundiales que constituya una gran parte de la demanda interna y una proporción mucho menor en otras naciones.
- Compradores entendidos y exigentes: estos presionan a las industrias locales para que alcancen niveles elevados de calidad, lo que permite mejorar la competitividad del producto nacional a nivel mundial.
- Necesidades de los compradores domésticos precursoras de las necesidades del resto del mundo: las exigencias del mercado interno representa un indicador previsor de las necesidades mundiales futuras

Tamaño y pautas de crecimiento de la demanda interior: Una vez que la demanda interna sea avanzada y previsoras de tendencias mundiales, el tamaño y pautas de crecimiento pueden reforzar la competitividad de un sector.

Una gran cantidad de compradores independientes crea un mejor entorno para la innovación.

Las inversiones de un sector son consecuencia de la velocidad con la que crece el mercado interior. El crecimiento acelerado de la demanda permite adoptar nuevas tecnologías e instalaciones grandes. De lo contrario, si el crecimiento del mercado interno es moderado, las empresas ampliarán sus actividades de forma meramente marginal, se muestran adversas a invertir en nuevas tecnologías.

La temprana demanda interior permite a las empresas de un sector aprender antes que sus rivales extranjeros a afirmarse en el sector. También la temprana saturación del mercado interno exige a las empresas a seguir innovando para mantener su competitividad.



3. Contar con proveedores nacionales y sectores conexos que sean internacionalmente competitivos

Contar con proveedores de calidad internacional:

Las empresas de un país son mundialmente más competitivas cuando sus proveedores locales son, competitivos a nivel mundial. Los proveedores ayudan a las empresas a detectar nuevos métodos y oportunidades para la aplicación de tecnologías más avanzadas. También permite una coordinación óptima entre las actividades de los proveedores y las empresas y una ventajosa relación de costos.

Contar con sectores conexos internacionalmente acreditados:

Los sectores conexos son aquellos con los que las empresas pueden coordinar o compartir actividades de la cadena de valor, como pueden ser: en el desarrollo de tecnologías, en la fabricación, distribución, comercialización y servicios de productos. También son aquellos que producen bienes que son complementarios, como por ejemplo el hardware y el software.

La presencia de estos sectores conexos internacionalmente competitivos facilita el intercambio de información, tecnologías y aumenta la posibilidad de que se detecten nuevas oportunidades en el sector.

4. Estrategia, estructura y rivalidad de la empresa

Hace referencia al contexto en el cual las empresas se crean, se organizan y se gestionan, así como la naturaleza de la rivalidad del sector.



Las naciones generalmente alcanzan el éxito en sectores en que las prácticas organizacionales y de gestión propiciadas por el entorno sean adecuadas para la fuente de ventaja competitiva de los sectores.

Las empresas que triunfan a nivel mundial, generalmente tienen que competir vigorosamente en el mercado local, para así obtener las ventajas competitivas necesarias para competir mundialmente. La rivalidad doméstica presiona a las empresas de un sector a innovar y mejorar constantemente.

EL PAPEL DEL GOBIERNO

El verdadero rol del gobierno en la ventaja competitiva nacional es el de intervenir en los cuatro factores determinantes:

- **En las condiciones de los factores:** subvenciones, políticas educativas, respecto a los mercados de capitales, etc.
- **Para moldear la demanda local:** reglas sobre productos que demarcan las necesidades de los compradores; el Estado es además un consumidor significativo de muchos bienes y servicios.
- **Para moldear los sectores proveedores y conexos:** como en el control de los medios de difusión, leyes relativas a los servicios complementarios, etc.
- **Rivalidad en el sector y estructura y estrategia de la empresa:** políticas antimonopólicas y políticas fiscales.

Las políticas gubernamentales tienden a fracasar cuando son la única fuente de ventaja competitiva nacional. Las políticas gubernamentales solo podrán tener



éxitos en aquellos sectores en que estén presentes y reforzados todos los determinantes fundamentales de la ventaja competitiva.

Condiciones de factores

El puerto de Montevideo cuenta con recursos tales como redes de transporte, comunicaciones, transferencia de capital, asistencia sanitaria, entre otros, que favorecen el desarrollo de sus actividades. Pero el simple hecho de disponer de recursos e infraestructura adecuada no es suficiente para mantener la competitividad con los demás puertos de la región, ya que la capacidad para competir procede de la eficiencia y eficacia con que los recursos son utilizados.

Contar con proveedores de calidad internacional y sectores conexos reconocidos internacionalmente:

El Puerto de Montevideo cuenta con operadores reconocidos mundialmente esto facilita el intercambio de información y hace crucial el aporte de estos al momento de definir aspectos que impliquen una mejora en la actividad portuaria.

PAPEL DEL GOBIERNO

El papel del Estado en la regulación del sistema portuario es de extrema importancia, ya que éste es representativo de los intereses de todos los agentes económicos y además ejerce un rol de coordinación y contralor de las actividades afines y conexas.



CAPITULO V

CONCLUSIÓN

Hasta 1992 la actividad portuaria de Uruguay estaba bajo un Monopolio que tenía al Estado como único proveedor de servicios. La infraestructura con la que se contaba era obsoleta e ineficiente, no existía coordinación entre los servicios prestados sobre buque y los realizados en tierra y la mano de obra era excedente, todo esto hacia que existirán demoras en los tiempos de carga y descarga de la mercadería al buque, implicando altos costos para los usuarios y servicios de baja calidad. Los altos costos y el tiempo insumido por las operaciones llevaban a que estos servicios no fuera atractivos para captar nuevas cargas.

La escasa capacidad competitiva de los servicios portuarios, la presión que ejercían los usuarios al suspender sus escalas en puertos Uruguayos y las condiciones poco favorables para el desarrollo del comercio exterior, fueron los principales argumentos que impulsaron la creación y presentación de un proyecto de ley al parlamento con el fin de reformar el sistema portuario.

Con fecha 8 de abril de 1992 se promulga la Ley de Puertos Libres N° 16.246, la que elimina el Monopolio Estatal de los servicios portuarios, regulariza la introducción del sector privado a la actividad portuaria, redefine las competencias de la ANP, regula el régimen laboral de la mano de obra portuaria e introduce el régimen de puertos libres.

El régimen de puerto libre permitió que la mercadería que ingresa al puerto en tránsito estén exoneradas de abonar los aranceles a la importación, logrando con esto un beneficio económico ya que son menores los costos, además amplió la



lista de actividades que se pueden realizar a las mercaderías aumentando su valor agregado y permitió que la carga permanezca en el recinto portuario por tiempo indeterminado, consiguiendo que Uruguay pueda posicionarse como un país atractivo para la región.

La liberación de la competencia entre los prestadores de servicios en el puerto, permitió ofrecer a los navieros y agentes marítimos la posibilidad de elegir entre un prestador y otro de servicios. Esto implica que los usuarios tienen la posibilidad de especular y contratar a la empresa prestadora que más le convenga. Por otra parte permite garantizar la búsqueda constante de eficiencia, calidad, precio y competitividad en los servicios portuarios.

Las inversiones de privados permitieron introducir al Puerto de Montevideo una infraestructura moderna y productiva, mejorando la calidad y competitividad de los servicios portuario.

Las innovaciones introducidas por la reforma permitieron mejorar la eficiencia de las operaciones, que se vieron reflejadas en la reducción de costos para el armador. Un barco que antes permanecía 4 días en el muelle, hoy permanece 1.5 días, lo que disminuye la necesidad de contar con muelles extensos, aumentando la productividad de los muelles.

Antes de la reforma de 1992 la ANP era quien tenía contratado el personal operativo y cobraba una tarifa sobre la mercadería. Luego de la reforma, son los operadores quienes contratan al personal y la ANP sigue cobrando una tarifa sobre la mercadería, lo que permitió a la ANP disminuir los gastos y consecuentemente disminuir las tarifas que cobraban a los usuarios. La disminución de las tarifas permitió aumentar el volumen físico de las transacciones, lo que llevo a un incremento importante de los ingresos



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

Por otra parte el régimen de puerto libre complementado con el régimen de zonas francas estableció un marco regulatorio que fomentó a que las empresas multinacionales centralizaran sus inversiones en Uruguay para luego distribuir sus productos en la región. El hecho de poder mantener las mercaderías en tránsito sin necesidad de cumplir con los trámites de exportación representó significativas ventajas fiscales y financieras a los inversores.

O sea que la reforma permitió aumentar la productividad de la mano de obra, disminuir los costos y precios de los servicios, aumentar el tráfico y movilización de cargas, y atraer nuevas inversiones.

La reforma significó no solamente una reorganización de la operativa portuaria, sino que también representó la introducción de una política sectorial coordinadora de la actividad portuaria, reconociendo a la misma como un sector cuyo funcionamiento es de extrema importancia para el desarrollo económico del país, y como tal debe ser organizada minuciosamente y controlada desde cerca.

Persiguiendo el objetivo de volver al Puerto de Montevideo un lugar de privilegio como plaza logística en la cadena de distribución de la región, el régimen de Puerto Libre fue la principal estrategia utilizada para captar tránsitos, ya que eliminó trabas operativas, facilitó los trámites y creó un espacio portuario fuera del territorio aduanero.

El éxito de los Puertos Uruguayos no se debe atribuir solamente al régimen de puerto libre sino a una combinación de este con otros factores, tales como: la ubicación geográfica, la profundidad del calado, la infraestructura y la calidad de los servicios portuarios.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

Para garantizar el desarrollo y cumplimiento de las metas económicas y sociales a futuro, es necesario crear una concientización general de la importancia de los puertos como parte de la actividad logística y desarrollo económico de Uruguay,

Si bien la reforma de 1992 fue efectiva para lograr un importante progreso en el sector portuario, no debemos dejar al azar el futuro de este, ya que los puertos vecinos presentan proyectos que a menudo pueden llegar a comprometer el crecimiento de la actividad portuaria en Uruguay.



ANEXO

ENTREVISTA: ANA REY (Gerente del Área Comercialización y Finanzas de la ANP)

1. ¿Cómo describe usted el funcionamiento del Puerto de Montevideo antes de la reforma introducida por la ley 16246?

Previo a la reforma portuaria las operaciones se realizaban sin los sistemas informáticos, equipos y rendimientos que los estándares internacionales empezaron a marcar a nivel de los puertos para asignar buques regulares.

Los rendimientos de terminal de contenedores no superaban en promedio las 12 cajas por hora de la única grúa que existía en Puerto, Inta Eimar y los costos de las operaciones eran elevados para competir a nivel regional.

La década de los noventa fue de grandes reformas no solo en Uruguay sino que en Argentina , principal competidor por las cargas de la subregión se dieron en la reforma la instalación de seis terminales especializadas lo que determinaba iniciar un camino de mayor competitividad .

El escaso terreno portuario determinaba que no fuera posible crear más de un terminal especializado y se busco la figura del operador portuario como el responsable de organizar los equipos y los recursos humanos. La eliminación de la estiba y la intervención de diferentes actores a bordo y en tierra, con la figura del operador unifica la línea de mando en los buques.

La necesidad de inversión en tecnología de comunicaciones y equipamiento así como la especialización de los recursos humanos en la operativa fueron el desafío de los operadores privados que se habilitaban en el marco del decreto 412 y 413.

Los problemas estructurales de la prestación directa de servicios se daba en que no existía capacidad para atender la demanda de desconsolidados en el deposito 23, existían equipos tipo Belotti rotos y fuera de servicio lo que implicaba riesgos y altos costos al operador habiéndose dispuesto que se desconsolidara en terminales extraportuarias. Pueden ver publicaciones de los 90 que refieren al congestionamiento y altos costos de las tarifas portuarias que incluso alcanzaban al 7,5 por ciento del valor en las importaciones.

La reforma portuaria implicó la estructura de un nuevo cuerpo tarifario en 1993 que fue bajando significativamente los costos al comercio exterior del país.

2. ¿Que causa motivaron la propuesta de una reforma portuaria?

Nuevamente el concepto de competencia y la presión de las navieras que suspendían sus escalas y la poca posibilidad de dar salida al comercio exterior propio eran los argumentos principales aunque debe haber una exposición de motivos mas buena en el parlamento donde se discutió la reforma



3. ¿Qué beneficios económicos introdujo la reforma?

El principal beneficio que entiendo no fue medido fue al comercio exterior que no solo le bajaron significativamente sus tarifas sino que disminuyeron los fletes, los charteos de buques, los sobre costos de los operadores por horas extras, turnos nocturnos y demás elementos de la mano de obra que desaparecen

4. ¿Cuál es su opinión acerca de la reforma? ¿Esta fue lo que permitió la expansión de las operaciones portuarias?

Por supuesto que la reforma es el marco en que los privados realizaron fuertes inversiones en remolcadores, etc.

5. ¿Cuál era el rol de la ANP antes de la reforma y cuál es su rol hoy día?

El rol de la ANP está claramente definido en el decreto 412, ver la misión y la visión definida por el directorio y sus objetivos según Res. Dir.

6. ¿Existen proyectos a implementarse o que se estén implementando con el objeto de mantener o ampliar la competitividad de los puertos Uruguayos?

La competitividad varia con cada negocio, yo citaría el cierre de las inversiones de TCP y el proyecto adjudicado de OBrinel, ver el proyecto para gráneles y la construcción del muelle C

7. ¿Cual es en su opinión la principal ventaja competitiva de los puertos Uruguayos frente a los Puertos de la región?

Hoy la localización sigue siendo una ventaja por la conectividad fluvial a la Hidrovia y la falta de calado en Buenos Aires hacen que los 12 m sean hoy una ventaja para los contenedores.



- 8. Sabemos que el puerto de Santos en Brasil ha ampliado su dragado con el objeto de volverse el puerto hub de la región sudamericana, además sabemos que el puerto de La Paloma tiene un calado autdragable de 20m. ¿Usted cree que sería viable el desarrollo de la infraestructura de este para que Uruguay pudiera competir como puerto hub?**

El puerto de aguas profundas recién esta en una etapa de estudio y es necesario profundizar en el concepto y participación real de la región para la movilización de cargas.

- 9. Ya han transcurrido 18 años desde la promulgación de la Ley N° 16246. ¿Usted cree que existen aspectos de la misma que deberían ser reformulados para adaptarse a las nuevas tendencias?**

Creo que el decreto 413 ha quedado obsoleto en equipamiento de operadores, quizás en requisitos legales o jurídicos tiene muchas salvaguardas que en la practica no son necesarias.



ENTREVISTA: ALVARO SAN PEDRO (EMPRESA CHRISTOPHERSEN S.A.)

1. ¿Por qué eligieron invertir en el Puerto de Uruguay y que ventajas encontraron en Uruguay?

En el caso de Christophersen en particular, siendo una empresa uruguaya dedicada a la actividad marítima, logística y portuaria, ha aprovechado a partir de la ley de puertos del año 1992 las oportunidades de participar en negocios portuarios que antes eran monopolios estatales y ampliar así su oferta de servicios. Asimismo el desarrollo económico de los últimos años de Uruguay y la región que ha traído consigo un aumento importante en la producción y especialmente en volúmenes (caso productos forestales, cereales como trigo, maíz, soja, etc.) ha demandado la necesidad de infraestructura portuaria y logística dando oportunidades a empresas como la nuestra a desarrollar negocios invirtiendo en la compra de buques, inversiones en construcción y operación de terminales portuarias, equipamiento para manipuleo de carga, etc. Obviamente que siendo uruguayos conocemos la estabilidad política y económica y la seguridad jurídica con que cuenta el país, lo que además nos ayudó a conseguir socios e inversores extranjeros para llevar a cabo junto con nuestra empresa emprendimientos en el país. Cabe agregar que las facilidades aduaneras y fiscales que ofrece Uruguay, permite que nuestros puertos no se limiten solamente a ofrecer servicios a cargas del país (importaciones o exportaciones) sino que también a importantísimos volúmenes de cargas “en tránsito” por el país con destino o procedencia terceros países de la región.

2. ¿Qué beneficios aportó la reforma Portuario?

Contestado en la pregunta anterior: privatización de servicios portuarios y logísticos, aumento de la productividad, reducción de costos, inversión en equipamiento e infraestructura, y la ley de puerto libre que fomenta el tránsito para incrementar el volumen de mercadería a ofrecer servicios.

3. ¿Usted cree que el régimen de Puerto Libre es un factor determinante al momento de determinar la ruta logística de una carga?

Si, aunque no el único. La infraestructura, seguridad, baja conflictividad y seriedad son bases fundamentales que deben acompañar un buen régimen regulatorio como es la ley de puerto libre.

4. ¿Qué características particulares de Uruguay considera como ventaja competitiva frente a los demás Puertos de la Región?

Uruguay tiene ventajas físicas o geográficas, como ser el acceso a profundidades importantes en el río de la plata y océano atlántico a distancias razonables lo que hace viable el dragado o construcción de canales de navegación para poder operar buques



de mayor porte y de última generación logrando economías de escala que es lo que los armadores u operadores internacionales de buques están buscando. A esas ventajas físicas se debe sumar nuevamente un marco regulatorio adecuado, que existe pero debe mejorarse y modernizarse, inversión en infraestructuras que Uruguay está comenzando a realizar y es de esperar que con la aprobación del proyecto de ley de asociaciones público privadas (A.P.P. o P.P.P.) puedan desarrollarse aun más.

5. ¿Qué aspectos considera que la Administración Pública Portuaria debería mejorar para potenciar el desarrollo de las actividades en el Sector Privado?

Debe agilizarse los procesos licitatorios o de adjudicación o autorización de permisos para desarrollar proyectos de inversión. No puede continuar la situación actual que para invertir en una terminal portuaria hay que pasar por 4 o 5 años de permisos de las autoridades de gobiernos antes de comenzar la construcción. Debería limitarse el tiempo que cada oficina del estado tenga para contestar un expediente y pasado ese tiempo de no contestarse darlo por aceptado y pasar al siguiente paso. Entendemos que la asociación público privada (A.P.P.) va a ser una buena herramienta para agilizar muchos proyectos de inversión.

6. ¿Cuál considera que sea la contribución de su empresa al desarrollo del Sector Portuario?

Creemos que en el caso particular de nuestra empresa la contribución es muy importante debido a los diferentes proyectos que hemos creado, alguno de ellos ya en funcionamiento y otros en etapa de desarrollo, que ha significado una inversión aproximada a los usd 45 millones, que es de las mayores inversiones en actividades o infraestructura marítima, fluvial, logística y portuaria del país de los últimos años. También la variedad de la inversión es relevante, desde compra de embarcaciones de diferente tipo, equipamiento de carga/descarga, construcción y operación de terminales portuarias tanto de carga granel seca como líquida (combustibles) y multipropósito.



ENTREVISTA: MARIO BAUBETA (EMPRESA TRANSHIP S.A.)

1. ¿Por qué eligieron invertir en el Puerto de Uruguay y que ventajas encontraron en Uruguay?

El Puerto de Montevideo es atractivo para invertir debido a que constituye una excelente plataforma logística, y consolida un Centro de Distribución Regional, debido a su estratégica posición geográfica, localizado en medio del corredor bioceánico, Atlántico - Pacífico, equidistante de los principales mercados de la región, en una zona de influencia de más de 215 millones de habitantes, en un hinterland de 700.000 km², siendo la puerta de entrada del MERCOSUR.

Los puertos desempeñan un papel importante en la cadena de transporte, como nodos de transferencia modal, y de plataformas logísticas.

Debido a las dimensiones reducidas del mercado uruguayo, los puertos y el negocio logístico están proyectados a la región.

Cuenta con una moderna legislación que marca ventajas comparativas con los puertos de la región. Es la única terminal marítima de la costa atlántica de sudamericana que opera bajo el régimen de puerto libre.

Esto implica:

- Libre circulación de mercadería
- Exenta de todo tributo y recargos durante su permanencia en Puerto Libre
- Sin límite en el plazo de permanencia de las mercaderías.
- Las mercaderías mantienen su certificado de origen
- Es posible el fraccionamiento de los certificados de origen MERCOSUR

El régimen de puerto libre permite desarrollar actividades relacionadas con las mercaderías las cuales, sin modificar su naturaleza, pueden añadir valor a las mismas, modificar su presentación, o instrumentar su libre disposición o destino.

En otro orden, Uruguay brinda las siguientes ventajas financieras y competitivas:

- Libertad cambiaria y disponibilidad de divisas
- Garantía legal para libre repatriación de capitales y utilidades
- Sistema bancario internacional
- Secreto bancario
- Servicios off shore
- Recursos humanos capacitados
- Beneficios fiscales para promoción de inversiones

Uruguay es un referente ineludible en América Latina, que además de la oferta y ventajas portuarias antes desarrolladas, cuenta con Zonas Francas ubicadas estratégicamente en proximidades de puertos, aeropuertos y fronteras.



Los Armadores internacionales han identificado al Puerto de Montevideo como confiable, eficiente, con estándares internacionales de productividad, seguros, competitivos, con procesos de calidad certificados y consolidando procesos de gestión ambiental.

2. ¿Qué beneficios aportó la reforma Portuario?

La ley de puertos, como expresamos, creo el régimen de puerto libre, pero además, cambio radicalmente la actividad portuaria del país.

En nuestra actividad hubo un antes y un después de la ley de puertos. La situación que vivía nuestro país en materia portuaria estaba generalizada en América latina.

Los cambios estructurales en las economías mundiales y en la región obligaban a la modernización y privatización de los puertos.

El costo del sistema era insostenible.

El puerto actuaba como una barrera para arancelaria, que protegía la industria nacional de la competencia extranjera, afectando negativamente al consumidor, y castigaba al exportador con sobre costos, que bajaban los niveles de competencia, en la colocación de la producción nacional en los mercados internacionales.

No existía la menor noción de lo que era competir, y por lo tanto la inversión mantenía niveles mínimos, y muchas veces era deficientemente aplicada.

La administración nacional de los servicios de estiba (ANSE) administraba las bolsas de trabajo.

El sistema limitaba el derecho al trabajo y atentaba contra la libre contratación de personal por parte de la empresa.

Las experiencias de registros cerrados de mano de obra han sido nefastas para las economías de los países, que llevaron a regimenes excesivamente caros, proyectados a la ineficiencia y a la conflictividad.

Las operativas de carga de arroz es un ejemplo elocuente de lo manifestado.

Antes de la ley de puertos los turnos de trabajo eran de 6 horas.

La remuneración de los obreros era jornal mas productividad.

La compensación por productividad era tan alta que para competir con el producto en los mercados internacionales se podía cargar 2.000 bolsas, equivalente a 100 toneladas por mano turno.

El jornal correspondía a 82 toneladas y media.



Por 17 toneladas y media se pagaba en adicción productividad.
Las 100 toneladas se cargaban en 2 horas, o sea, había 4 horas de trabajo perdidas.
El costo oscilaba entre u\$s 17 y u\$s 19 por tonelada.
Hoy el promedio de carga de un buque es de 9/10.000 bolsas y se han alcanzado rendimientos de 14.000 bolsas en la una mano turno de 8 horas.

El rendimiento es cuatro veces mayor, el costo actual es exactamente la mitad.

La eliminación del monopolio de la mano de obra, que creaba un coto cerrado de verdaderos “dueños” del trabajo portuario, posibilito la apertura de oportunidades de empleo, y el verdadero ejercicio del derecho al trabajo.

Esa apertura determino la eficiencia de las operaciones, alcanzando estándares internacionales.

Menor estadía de los buques, menor costo de escala, permitió a nuestro comercio exterior participar en la rebaja de fletes internacionales.

Si en Uruguay no se hubieran procesado los cambios en el puerto, nuestro comercio internacional hoy tendría escasas posibilidades de competencia en el mercado mundial.

Nuestros puertos jamás hubieran podido aspirar a ser concentradores de carga y nuestro país consolidarse como un centro de distribución regional.
Fomento la inversión, inserto a nuestros puertos en el circuito internacional.

El personal libremente seleccionado por las empresas debió capacitarse para el uso de moderno equipamiento tecnológico que llevo al crearse las condiciones que fomentaron la inversión.

El sobre costo lo dejo de pagar la sociedad en su conjunto, lo que determino beneficios para la economía del país y del nivel de vida en general.

Hoy en el puerto se opera con normalidad y se reconoce la responsabilidad del sindicato portuario y empresas en mantener la confiabilidad de nuestros puertos.

3. ¿Usted cree que el régimen de Puerto Libre es un factor determinante al momento de determinar la ruta logística de una carga?

Absolutamente. El régimen de puerto libre posibilita prestar los siguientes servicios logísticos

- asesoramiento y soluciones logísticas
- Coordinación multimodal



- Distribución regional
- Soporte informático online
- Consolidación y Desconsolidación de mercaderías
- Entregas just in time
- Picking, armados de pedidos
- Packing, empaquetados de pedidos
- Fraccionamiento
- Entiquetados
- Cámara de frío
- Show room
- Sala de Conferencias

Las ventajas que brindan las terminales y depósitos son:

- Posicionar los productos cerca de sus mercados de consumo, centralizando un único stock en un Centro de Distribución para toda la región ubicado en el corazón mismo del MERCOSUR y con buenas conexiones a Chile y Bolivia.
- Centralizar el stock en la región a los efectos de tener inmediata capacidad de respuesta ante los requerimientos de sus clientes ya que puede comprometer entregas just in time.
- Los transitarios no necesitan de ninguna calidad especial para operar dentro del “Puerto Libre”
- Disminuir sensiblemente costos de distribución y transporte, al acortar la distancia hasta su cliente final y utilizar servicios regulares de embarques consolidados marítimos y terrestres a toda la región.
- Ampliar su cartera de clientes accediendo a un más amplio rango, al poder cumplir con entregas de pequeños volúmenes y atender requerimientos de compra de pequeñas empresas.
- El importador de la región se beneficiará al tener su proveedor a corta distancia, lo que permitirá planificar mejor sus compras e incluso parcializar las mismas.

4. ¿Qué características particulares de Uruguay considera como ventaja competitiva frente a los demás Puertos de la Región?

Además de lo ya expresado, la calidad de los servicios portuarios es una herramienta fundamental para el crecimiento y desarrollo de nuestra principal terminal marítima de ultramar.

Así lo han entendido públicos y privados quién han suscripto los siguientes compromisos de calidad:

Estadía de contenedores house to house: finalizada la operación del buque, un consignatario podrá iniciar su trámite de despacho dentro del primer día hábil siguiente.

En 48 horas del arribo el consignatario puede tener su mercadería en fábrica o en viaje a su destino MERCOSUR.



Estadía de contenedores en tránsito, trasbordo, reembarco:

Finalizada la operación del buque, el consignatario podrá iniciar su trámite de despacho dentro del primer día siguiente, o reembarcarla simultáneamente buque a buque.

5. ¿Qué aspectos considera que la Administración Pública Portuaria debería mejorar para potenciar el desarrollo de las actividades en el Sector Privado?

Es fundamental mejorar los tiempos del Estado en la aprobación y ejecución de las obras de infraestructura proyectadas en las cuales toda la comunidad portuaria está de acuerdo desde hace varios años: Muelle C, Terminal Pesquera Capurro, la zona de actividad logística Puntas de Sayago, Puerto Seco de Rivera, programa de dragado a pie de muelle, darsenas, antepuerto y mantenimiento del canal de acceso, infraestructura y dragado fundamentalmente.

6. ¿Cual considera que sea la contribución de su empresa al desarrollo del Sector Portuario?

Somos una pequeña empresa integrante de la comunidad portuaria, que sumando, entre todos, potenciamos la actividad logística de exportación: Uruguay Pais Logístico.



TEXTO DE LA LEY N° 5495

Poder Legislativo

El Senado y la Cámara de Representantes de la República O. del Uruguay reunidos en Asamblea General,

Decretan:

ADMINISTRACION GENERAL DEL PUERTO DE MONTEVIDEO

I

De la Administración del Puerto de Montevideo

Artículo 1.- Crease la Administración Nacional del Puerto de Montevideo con los fines y atribuciones que se especifican en los artículos siguientes.

Artículo 2.- La Administración Nacional del Puerto de Montevideo tendrá su domicilio legal en esta ciudad y será considerada persona jurídica y como tal capaz de derechos y obligaciones.

Artículo 3.- Todas las rentas y bienes de la Administración Nacional del Puerto de Montevideo son garantía, con sujeción a las leyes, para el pago de las obligaciones que contraiga. El Estado responderá subsidiariamente.

II

Del Directorio

Artículo 4.- La “Administración Nacional del Puerto de Montevideo” estará a cargo de un Directorio compuesto de nueve miembros. De éstos cuatro serán permanentes en razón de sus cargos públicos: el Capitán General de Puertos, el Director General de Aduanas, el Director del Puerto en la parte técnica o de conservación y obras nuevas.

Los cinco miembros elegibles, incluso el Presidente del Directorio, durarán en sus funciones tres años, renovándose los primeros que se designen, en la forma siguiente: un miembro terminará al año del nombramiento, dos al segundo y dos al tercero, según resulte del sorteo que al efecto debe hacerse.

Los vocales designados en razón de sus cargos pueden ser reemplazados, en caso de ausencia, enfermedad u otra razón que imposibilite su concurrencia a las sesiones, por los funcionarios de categoría inmediata en los mismos puestos.

Artículo 5.- Los miembros del Directorio de la Administración Nacional del Puerto deben llenar las condiciones requeridas para los miembros de los Directorios de las Instituciones análogas del Estado.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

Artículo 6.- El Presidente del Directorio y los cuatro vocales elegibles serán designados por el Poder Ejecutivo con acuerdo del Senado o de la Comisión Permanente durante el receso legislativo.

No podrán ser Directores:

- A) Los menores de 25 años;
- B) Los empleados públicos en actividad de servicio, a excepción de los miembros permanentes en virtud de sus cargos;
- C) Los miembros del Cuerpo Legislativo;
- D) Los propietarios o interesados, bajo cualquier forma, de las empresas de lanchaje, remolque o de otros trabajos marítimos y de puerto.

Artículo 7.- El Vicepresidente será designado por el Poder Ejecutivo entre los miembros del Directorio, pudiendo recaer la designación indistintamente en los Vocales permanentes o en los elegibles.

Artículo 8.- La remuneración del Presidente será de seiscientos pesos mensuales; la del Vicepresidente en ejercicio de la Presidencia, de doscientos pesos mensuales, además de sus dietas, y la de los Vocales elegibles, de veinte pesos por sesión, no pudiendo exceder de trescientos pesos mensuales.

III

Funciones de la Administración Nacional del Puerto

Artículo 9.- La Administración Nacional del Puerto de Montevideo tendrá a su cargo:

- A) Todos los servicios que demanda el embarque o desembarque directo; la remoción y transporte de las mercaderías u objetos una vez desembarcados;
- B) Podrá efectuar servicios de lanchaje, remolque y toda operación de carácter comercial dentro o fuera del puerto;
- C) Hará servicios de salvamento, adquiriendo para ello los materiales más perfeccionados y preparando un cuerpo especial de hombre expertos;
- D) Podrá construir o adquirir las obras o elementos que sean necesarios para el funcionamiento terrestre o marítimo de los servicios a su cargo;
- E) Concederá o no los permisos para nuevas empresas de servicios portuarios, según convenga al interés general.

IV

Capital, beneficios, fondos de reserva

Artículo 10.- Constituirá el capital de la Administración Nacional del Puerto de Montevideo:

- A) El valor, según inventario y tasación, de los terrenos, depósitos fiscales, ferrocarriles y material rodante, grúas, edificios y todos los elementos de que actualmente dispone el Consejo de Administración del Puerto.



- B) La suma de dos millones y medio de pesos en títulos de seis por ciento de interés y uno por ciento de amortización acumulativa, que se entregarán al Directorio enseguida de estar debidamente constituida.

Artículo 11.- La deuda a que se refiere el inciso B) del Artículo precedente tendrá un servicio de interés trimestral y la amortización se hará por semestre. Al pago de intereses y amortización responderán las Rentas Generales de la Nación. La amortización de los títulos se efectuará por sorteo a la par cuando se coticen a la par o aun tipo superior a su valor nominal, y por licitación y compra cuando su cotización sea debajo de la par.

Artículo 12.- La Administración Nacional del Puerto de Montevideo podrá efectuar operaciones de crédito con el Banco de la República u otras instituciones análogas con caución de los títulos de la deuda a que se refieren los artículos precedentes; podrá enajenar en todo o en parte dichos títulos con autorización del Poder Ejecutivo; podrá contratar obras o adquirirlas, mandar construir o comprar materiales o elementos para los servicios a su cargo, pagando con los títulos de la deuda a un tipo no inferior a noventa y cinco por ciento.

Artículo 13.- El Directorio de la Administración Nacional del Puerto de Montevideo depositará diariamente en el Banco de la República en cuenta corriente los fondos que recaude, y tendrá derecho a girar en descubierto, durante el primer año después de la vigencia de esta ley, hasta la suma de cuatrocientos mil pesos. Vencido este plazo, el Directorio del Banco de la República decidirá el crédito a acordar para lo sucesivo.

Artículo 14.- Los beneficios que se obtengan en la explotación de los servicios del puerto, una vez calculadas las amortizaciones de materiales, se destinarán:

- A) Un 25% a fondos de reserva.
- B) 10% a la Caja de Jubilaciones y Pensiones Civiles.
- C) 65% al mejoramiento de los servicios portuarios.

V

Del monopolio de los servicios portuarios

Artículo 15.- El Poder Ejecutivo queda facultado para decretar el monopolio de todos o cada uno de los servicios del puerto, dando cuenta en cada caso a la Asamblea General.

Artículo 16.- A los efectos del artículo anterior, el Directorio de la Administración del Puerto podrá adquirir amigablemente o por vía de expropiación los elementos de las empresas que actualmente funcionan en el puerto.

De las negociaciones concluidas deberá darse cuenta circunstanciada a la Asamblea General.

Artículo 17.- En caso de producirse la expropiación de todos o una parte de los elementos necesarios para los servicios portuarios, por no haber llegado a un avenimiento amigable, el Directorio de la Administración Nacional del Puerto, con autorización del Poder Ejecutivo, iniciará el



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

juicio de expropiación, declarándose al efecto aplicables los artículos 22, 23, 24, 25, 26, 27, el 1° y 2° incisos del artículo 28, los artículos 29, 36, 37, 38, 39, 40, y 41 de la ley de expropiación de bienes raíces fecha 28 de marzo de 1912.

Artículo 18.- A los efectos de esta ley declárese de utilidad pública la expropiación de los elementos que no le sean necesarios a dicha Administración, para destinarlos al servicio de Resguardo y Capitanías de Puertos.

Por el importe de lo que sea adquirido por el Poder Ejecutivo el servicio de interés y amortización estará a cargo de Rentas Generales.

Lo dispuesto en el presente artículo no permitirá exceder la suma autorizada en el artículo 10°.

VI Tarifas

Artículo 20.- El Directorio de la Administración del Puerto de Montevideo, con la autorización del Poder Ejecutivo, fijará la tarifa de los servicios portuarios.

VII Disposiciones Generales

Artículo 21.- Regirán para la Administración del Puerto, las disposiciones de la Carta Orgánica de las Usinas Eléctricas del Estado, a que se refieren los artículos 33, 34, 35, 36 y 37, en cuanto a cada caso se aplicará a las especiales funciones de la respectiva institución, y los artículos 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46 y 47.

Las propuestas de empleados serán presentadas al Directorio por la Dirección de la Oficina de Tráfico.

Artículo 22.- La Administración del Puerto queda exonerada del pago de todos los derechos, patentes, impuestos nacionales o municipales.

Artículo 23.- La Administración del Puerto entregará al Banco de la República, para la cuenta corriente del Gobierno, diez días antes de la fecha de los vencimientos respectivos, el importe que corresponda a los intereses y amortizaciones de la deuda a que se refiere el inciso B del artículo 10.

Artículo 24.- Los empleados y obreros de la Administración Nacional del Puerto de Montevideo estarán comprendidos en los beneficios de la jubilación, de acuerdo con la ley de octubre de 1904.

Los que hasta la fecha hayan prestado servicios en el Consejo de Administración del Puerto, podrán acogerse a los beneficios de dicha ley, reintegrando el montepío que corresponda.

La declaración del propósito de acogerse a la Ley de Jubilaciones se hará dentro del término de seis meses.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

Artículo 25.- Los obreros del puerto que fueran separados o se retiran voluntariamente antes de los diez años de servicios, tendrán derecho a que la Caja de Jubilaciones y Pensiones Civiles les devuelva las sumas depositadas.

Artículo 26.- Deróganse todas las disposiciones legales que se opongan a la presente ley.

Artículo 27.- Comuníquese, publíquese, etc.

Sala de Sesiones de la Honorable Cámara de Representantes, en Montevideo a 20 de julio de 1916.

Florencio Aragón y Etchart. 1er. Vicepresidente, Arturo Miranda, Secretario.
Ministerio de Hacienda.

Montevideo, julio 21 de 1916.

Cumplase, acúcese recibo, comuníquese a quienes corresponda, publíquese e insértese en el R. N.

Viera
Pedro Cosio



Marco Legal: Ley Nº 16.246

LEY DE PUERTOS
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS
Ley 16.246. - Apruébase la Ley de Puertos

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General

DECRETAN:

CAPITULO I

Organización y servicios portuarios

Artículo 1:

La prestación de servicios portuarios eficientes y competitivos constituye un objetivo prioritario para el desarrollo del país.

Los servicios portuarios se prestarán en los puertos comerciales de la República durante las veinticuatro horas del día y durante todos los días del año, si la respectiva demanda así lo requiere.

Lo dispuesto en los dos incisos anteriores no implicará en ningún caso el desconocimiento de las reglas de remuneración de trabajos en horarios extraordinarios y en días feriados.

De la circulación de mercaderías

Artículo 2:

La circulación de mercaderías en el Puerto de Montevideo será libre. No se exigirán para ello autorizaciones ni trámites formales. Las actividades que se cumplan en dicho puerto no significarán modificaciones de la naturaleza del producto o mercaderías y quedarán limitadas a operaciones de depósito, reenvasado, remarcado, clasificado, agrupado y desagrupado, consolidado y desconsolidado, manipuleo y fraccionamiento. El destino de las mercaderías que ingresen al puerto podrá ser cambiado libremente. No estarán sujetos en ningún caso a restricciones, limitaciones, permisos o denuncias previas.

Artículo 3:

Durante su permanencia en el recinto aduanero portuario, las mercaderías estarán exentas de todos los tributos y recargos aplicables a la importación o en ocasión de la misma.

Cuándo fueran introducidas desde el Puerto de Montevideo al territorio aduanero nacional, se considerarán importaciones o despachos de entrada procedentes del exterior a todos los efectos y



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

deberán cumplir los trámites y pagos que correspondan.

Las mercaderías nacionales o nacionalizadas para ser introducidas al Puerto de Montevideo, deberán ajustarse a las normas que rigen para la exportación o para el despacho de salida del país.

Artículo 4:

El régimen establecido en los artículos 2º y 3º se aplicará en los demás puertos y terminales portuarias de la República con capacidad para recibir naves de ultramar, cuyas áreas aduaneras y portuarias respectivas estén jurídicamente delimitadas.

Artículo 5:

El Poder Ejecutivo fijará, dentro de los ciento veinte días de entrada en vigencia de la presente ley y a los efectos de su aplicación, los límites de los recintos aduaneros y portuarios que no estuvieran jurídicamente determinados.

Artículo 6:

Apruébase el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, firmado en Londres el 9 de abril de 1965, sus Anexos y Enmiendas de 1969, 1973, 1978 y 1986, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 255 de la Ley 13.318, de 28 de diciembre de 1964.

De los servicios portuarios

Artículo 7:

Compete al Poder Ejecutivo el establecimiento de la política portuaria y el control de su ejecución. Fomentará la descentralización de los diferentes puertos de la República, sin perjuicio de asegurar la debida coordinación de las actividades que se desarrollen en ellos. Asimismo, velará para que aquellos servicios que se presten en régimen de libre concurrencia se efectúen en condiciones tales que efectivamente la garanticen, reservándose en todo caso el derecho de fijar tarifas máximas para tales servicios.

Artículo 8:

Los servicios de estiba, desestiba, carga y descarga y conexos se regirán por las disposiciones del Capítulo II de esta ley.

De los servicios portuarios en el Puerto de Montevideo

Artículo 9:

La prestación de servicios portuarios en el Puerto de Montevideo por parte de empresas privadas, se



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

ejercerá en los términos y condiciones dispuestos por la reglamentación que a los efectos dictará el Poder Ejecutivo, con el asesoramiento de la Administración Nacional de Puertos.

Dicha reglamentación establecerá los requisitos técnicos y económicos que deberán poseer tales empresas. Estas podrán emplear equipo, utilaje y personal propios. También podrán contratar el uso de equipos y utilaje de la Administración Nacional de Puertos. Sin Embargo, en ningún caso, el uso de los muelles y de las grúas estatales existentes podrá constituir un monopolio de hecho en manos de agentes privados.

Las empresas privadas que cumplan servicios portuarios, estarán sujetas a la normas de organización y funcionamiento del puerto y actuarán en todo conforme a las disposiciones de su Capitanía. Serán, asimismo, pasibles de las sanciones que procedan por el incumplimiento de dichas normas o disposiciones.

Las reglas de este artículo relativas a equipos y utilaje de la Administración Nacional de Puertos, son aplicables a las empresas privadas que prestaren servicios en función del literal B) del artículo 11.

Artículo 10:

Sustitúyese el artículo 9º de la Ley 5.495, de 21 de julio de 1916, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTICULO 9º.- Son cometidos de la Administración Nacional de Puertos:

- a) La administración, conservación y desarrollo del Puerto de Montevideo, y de aquellos otros puertos que le encomiende el Poder Ejecutivo.
- b) Asesorar al Poder Ejecutivo en materia portuaria, pudiendo presentar iniciativas al respecto.
- c) Prestar servicios portuarios en forma directa o indirecta cuando así lo determine el Poder Ejecutivo”

Artículo 11:

El Directorio de la Administración Nacional de Puertos tendrá los poderes jurídicos necesarios para el cumplimiento de sus cometidos y, en particular, podrá:

- A) Construir las obras y adquirir los elementos que sean necesarios.
- B) Con la aprobación del Poder Ejecutivo:
 - 1) Otorgar concesiones, permisos o autorizaciones a personas físicas o jurídicas, de derecho público o privado, a los fines de que:
 - i) realicen servicios portuarios tanto marítimos como terrestres;



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

ii) utilicen determinados espacios abiertos o cerrados dentro del recinto portuario, para almacenar en ellos productos o mercaderías, revisarlas, clasificarlas, agruparlas o fraccionarlas;

iii) construyan las obras necesarias para el cumplimiento de sus actividades.

2) Contratar la prestación de servicios portuarios con terceros.

3) Asociarse con capitales privados para la prestación de servicios portuarios. La asociación se hará a través de la participación en sociedades comerciales, con integración de la Administración Nacional de Puertos en la dirección y capital, pudiendo ésta, aportar al efecto aquella parte de su patrimonio necesaria o conveniente a los fines de la empresa.

Artículo 12:

El otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones, se hará por plazo determinado, reservándose la Administración los más amplios poderes de control y verificación.

Los permisos o autorizaciones que se otorguen de acuerdo con las disposiciones de la presente ley, no podrán implicar, en ningún caso, la atribución exclusiva a una o varias empresas de la explotación de los muelles comerciales de la Administración Nacional de Puertos.

Las concesiones que afecten un espacio territorial dentro del recinto portuario (muelles, explanadas, depósitos, rada, etc.), sólo podrán otorgarse si el concesionario realiza a su costo, nuevas obras que impliquen la prestación de nuevos servicios o la ampliación de los ya existentes. La reglamentación a dictarse y los pliegos de condiciones, especificarán la razonable relación entre el espacio asignado y las nuevas inversiones.

Artículo 13:

En las contrataciones que se lleven a cabo al amparo de lo dispuesto en el literal B) del artículo 11, la Administración Nacional de Puertos tomará las medidas jurídicas y prácticas pertinentes a efectos de:

A) Promover el ejercicio de la libertad de elección de los consumidores;

B) Evitar la formación de monopolios de hecho y, cuando ello no fuere posible, establecer garantías que aseguren su control.

C) Evitar la concurrencia desleal por el otorgamiento de subsidios, subvenciones u otras prácticas análogas, particularmente en perjuicio de oferentes nacionales;

D) Obtener niveles tecnológicos de excelencia;

E) Contar con el asesoramiento adecuado, pudiendo para ello contratar a consultores o empresas consultoras independientes, preferentemente nacionales;



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

F) Disponer, previamente a las transferencias de bienes o el aporte a sociedades comerciales, de avalúos practicados según las normas generalmente aceptadas en la materia;

G) Resguardar que las diversas contrataciones estén revestidas de la publicidad adecuada para asegurar la debida transparencia de las operaciones y permitir el más amplio concurso de interesados (artículo 482 y siguientes de la Ley 15.903, de 10 de noviembre de 1987 y artículos 653 y 655 de la Ley 16.170, de 28 de diciembre de 1990);

H) Asegurar la máxima imparcialidad en los procedimientos.

Artículo 14:

Las empresas privadas que deseen prestar servicios portuarios en función del ejercicio de las facultades establecidas en el literal B) del artículo 11 deberán ajustarse a las condiciones siguientes, sin perjuicio de las demás que resulten de los respectivos pliegos de condiciones y contratos:

- i) Poseer las calificaciones técnicas y económicas que determine la reglamentación.
- ii) Podrán emplear equipos, utilaje y personal propios, dentro del marco contractual convenido y de las normas generales que se dicten para la administración de los puertos y la coordinación de las actividades portuarias.
- iii) Prestar en igualdad de condiciones los servicios a su cargo a todos quienes lo soliciten dentro de la autorización concedida.
- iv) Mantener la continuidad y regularidad de los servicios.

De la organización del Puerto de Montevideo

Artículo 15:

Créase la Capitanía del Puerto de Montevideo, que será la autoridad coordinadora de todas las actividades en dicho puerto. Funcionará como órgano desconcentrado de la Administración Nacional de Puertos, con autonomía funcional.

El cargo de Capitán del Puerto de Montevideo será de particular confianza y su titular será designado por el Poder Ejecutivo de una terna propuesta por la Administración Nacional de Puertos, con el voto conforme de cuatro de los integrantes de su Directorio. La designación deberá recaer en persona notoriamente versada en los temas portuarios.

El Capitán del Puerto de Montevideo tendrá la remuneración prevista en el literal c) del artículo 9º de la Ley 15.809, de 8 de abril de 1986.



Artículo 16:

A la Capitanía del Puerto de Montevideo compete:

A) Dirigir, coordinar y supervisar las actividades que se desarrollen en el Puerto de Montevideo, especialmente las relacionadas con:

1) La entrada, visita y salida de buques.

2) El embarque y desembarque de personas.

3) La estiba y desestiba, carga y descarga, embarque y desembarque, transferencia y depósito de mercaderías, contenedores y demás objetos.

B) Adoptar las medidas conducentes para que las diversas operaciones portuarias se desarrollen en todos sus aspectos con la mayor eficacia y eficiencia posibles.

C) Coordinar con las autoridades competentes las condiciones de prestación de servicio, utilización de los sistemas, instalaciones y equipos y el mantenimiento de la infraestructura portuaria y, en especial, coordinar con aquellas la racionalización en la realización de todas las operaciones, en materia de sanidad marítima, humana, animal y vegetal, migración y tramitación y formalidades de aduana, Banco de la República Oriental del Uruguay, de Prefectura Nacional Naval y de todo otro órgano u organismo actuante en lo relacionado con las diversas actividades portuarias.

Artículo 17:

El Capitán del Puerto de Montevideo proyectará las normas que regulen las actividades sujetas a su dirección, coordinación y supervisión. Las referidas normas serán comunicadas a los organismos o entidades intervinientes en dichas actividades y elevadas a consideración del Poder Ejecutivo para su aprobación. Una vez aprobadas por éste, serán obligatorias para todos los organismos o entidades intervinientes.

Artículo 18:

La Capitanía del Puerto de Montevideo, para el cumplimiento de sus funciones se comunicará directamente con todos los órganos u organismos relacionados con las diversas actividades portuarias, los que deberán prestarle toda la colaboración y cooperación que aquella les solicite.

La Administración Nacional de Puertos y las demás instituciones y organismos públicos intervinientes en la operativa portuaria, facilitarán a la referida autoridad todos los recursos humanos y materiales que sean necesarios para el mejor cumplimiento de sus cometidos y funciones.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

Artículo 19:

Créase una Comisión Honoraria para asistir y asesorar a la Capitanía del Puerto de Montevideo.

Dicha Comisión será presidida por el Capitán del Puerto de Montevideo y estará compuesta, además:

- 1) por cuatro miembros del sector público designados por el Poder Ejecutivo a propuesta, respectivamente, de la Administración Nacional de Puertos, de la Dirección Nacional de Aduanas, de la Prefectura Nacional Naval y de ANSE y,
- 2) por delegados de las instituciones prestadoras de servicios y de las usuarias del puerto, así como de aquellas más representativas de los trabajadores de dichos servicios que determine la reglamentación.

El Capitán convocará, total o parcialmente, a los integrantes según las circunstancias y las materias a tratar.

De la organización de los puertos del interior

Artículo 20:

Los puertos estatales existentes fuera del departamento de Montevideo a la fecha de esta ley, serán administrados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, excepto aquellos que el Poder Ejecutivo asigne a la Administración Nacional de Puertos. Será aplicable a estos puertos lo dispuesto en el artículo 9º.

La autoridad de cada puerto tendrá, respecto de éste, los cometidos y poderes jurídicos establecidos en los artículos 10 y 11.

El Poder Ejecutivo determinará, para cada puerto, quién ejercerá las funciones de Capitán de Puerto. Este tendrá los cometidos y facultades establecidas en los artículos 15 a 18.

El Poder Ejecutivo, asimismo, determinará en que puertos se constituirán Comisiones Honorarias, con las funciones señaladas en el artículo 19 y la integración que en cada caso se determine, incluyendo un representante de la Intendencia Municipal respectiva.

CAPITULO II

Mano de obra portuaria

Artículo 21:

Los servicios de estiba, desestiba, carga, descarga y conexos, así como las tareas de movilización de



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

bultos en tierra que se realicen en los puertos comerciales de la República, se desarrollarán bajo las normas organizativas de dichos puertos y las específicas a tales actividades que se estipulan en la presente ley y su reglamentación.

Artículo 22:

Los trabajos a bordo y en tierra se realizarán una dirección única. Los poderes de dirección, así como los de organización del trabajo y de disciplina, corresponderán a los empleadores.

Artículo 23:

La prestación de los servicios referidos en el artículo 21 se realizará en régimen de libre competencia a partir de los ciento ochenta días de promulgada la presente ley.

El Poder Ejecutivo reglamentará dentro de los ciento veinte días de su entrada en vigencia los requisitos técnicos y económicos que deberán reunir las empresas prestadoras del servicio, así como el contralor de su cumplimiento posterior.

Las empresas privadas se registrarán por las normas generales en materia laboral, tributaria y de la Seguridad Social, sin perjuicio de su obligación de cumplir, asimismo, con las disposiciones de organización y policía portuaria. Las autoridades competentes podrán impedir el acceso al puerto, en forma temporal o permanente, de aquellas empresas que infrinjan dichas normas, sin perjuicio de los correctivos o sanciones que se deban aplicar a las empresas consideradas como tales.

Artículo 24:

El Poder Ejecutivo, a través de ANSE, llevará un registro del personal de todas las categorías laborales empleados por las empresas privadas y controlará el cumplimiento de las obligaciones de dichas empresas en materia laboral, de Seguridad Social y de seguridad en el trabajo. A tales efectos dispondrá lo necesario para que las remuneraciones del personal jornalero de tales empresas y el pago de los aportes, se efectúen por intermedio de ANSE.

El ejercicio de las facultades establecidas en este artículo no menoscabará ni restringirá lo establecido en el artículo 22, ni interrumpirá la continuidad de los trabajos y operaciones a cargo de los empleados.

PARTE I

Del Puerto de Montevideo

Artículo 25:

Las tareas de estiba, desestiba, carga, descarga y conexas que se cumplan en los buques surtos en dársenas, muelles, antepuerto y rada del Puerto de Montevideo, así como todas las tareas de



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

movilización de bultos que se efectúen en sus muelles y ramblas (operaciones en tierra) estarán a cargo de personal provisto por ANSE, o por otras empresas, de acuerdo al presente ley.

Se exceptúan de lo anterior, salvo solicitud expresa del empleador, los casos siguientes:

- a) Los combustibles y demás productos líquidos a granel.
- b) El aprovisionamiento y suministro a buques, dentro de los límites que establezca la reglamentación.
- c) Las operaciones con explosivos que se efectúen en la rada.
- d) Las operaciones que por sus métodos de manipulación, sus características de automatización o mecanización, no requieran la contratación de personal.
- e) aquellas en las que sea usual la utilización de la tripulación del buque;
- f) Las tareas que se realicen dentro de los depósitos portuarios;
- g) El manejo de medios mecánicos en tierra o a bordo que pertenezcan a la Administración Nacional de Puertos o a particulares (empresas, etc);
- h) Las operaciones de estiba y desestiba en los buques de los productos refrigerados y congelados de la industria frigorífica de carne, que no impliquen la utilización de contenedores;
- i) La carga y descarga de correspondencia;
- j) El trincado y destrincado de mercaderías y contenedores;
- k) el embarque y desembarque de animales en pie cuando se utilicen rampas o similares;
- l) La limpieza o preparación de bodegas, tanques y sentinas;
- m) Los casos de fuerza mayor.

SECCION 1

De los registros de ANSE y del personal de los mismos

Artículo 26:

Las normas que se establecen en esta sección serán aplicables únicamente al personal de los registros de ANSE.

Artículo 27:

La administración de los registros existentes en el Puerto de Montevideo será ejercida por la



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

Administración Nacional de los Servicios de Estiba (ANSE).

ANSE será administrada por un Director designado por el Poder Ejecutivo quien podrá removerlo en cualquier momento y sin expresión de causa a cuyos efectos se declara el cargo de particular confianza (artículo 5º de la Ley 15.900, de 21 de octubre de 1987).

ANSE se relacionará con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en lo referente a sus cometidos laborales y a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en lo referente a sus funciones en la operativa portuaria.

Artículo 28:

La Bolsa de Trabajo de Estiba en el Puerto de Montevideo, estará integrada por los registros indicados en el artículo 7º del Decreto-Ley especial N° 6, de 14 de marzo de 1983. Las de Capataces, Apuntadores y Guardianes estarán integradas por quienes revisten en los registros respectivos.

Declárense cerrados a partir del 31 de agosto de 1990, todos los registros de las Bolsas de Trabajo antes mencionadas.

El Poder Ejecutivo a solicitud de los empleadores podrá reabrir el registro de Estiba "A" para proveer vacante cuando el número de sus integrantes haya caído por debajo del 50% con relación al existente al 31 agosto de 1990.

Del registro de estibadores y quincheros de ANSE

Artículo 29:

ANSE, previo asesoramiento de la Comisión Tripartita respectiva, propondrá al Poder Ejecutivo las normas reglamentarias de trabajo y condiciones en que éste se desarrollará, especialmente la cantidad mínima de trabajadores necesarios por mano, según el tipo de operación.

Artículo 30:

Los trabajadores integrantes de los Registros "A" y "B" tendrán, durante el plazo a que hace referencia el inciso final, la preferencia referida en los artículos 8º, 9º y 10 del Decreto-Ley especial N° 6, de 14 de marzo de 1983, para ser seleccionados o convocados.

El empleador tendrá el derecho de seleccionar libremente, hasta un máximo de veinte operarios de los Registros de Estiba, en calidad de personal preferente, distribuyéndose el trabajo entre los demás operarios por el sistema de rotación.

A partir de los ciento ochenta días de la promulgación de esta ley, los empleadores podrán seleccionar libremente a la totalidad de los operarios entre los que integren el o los Registros de Estiba existentes a esa fecha, de acuerdo a lo que establezca la reglamentación. Esta preverá el derecho de todo trabajador, una vez en vigencia la libertad de selección, a percibir un monto mínimo de remuneraciones cuando no



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

hubiera sido demandado en determinado período, de conformidad con lo establecido por las leyes y los convenios internacionales vigentes.

De los Capataces de ANSE

Artículo 31:

La selección de Capataces será libre a partir de la vigencia de esta ley.

Artículo 32:

Mientras existan Capataces integrantes del registro al 31 de agosto de 1990, el empleador deberá seleccionar uno por cada buque en operación, solicitándolo al registro para actuar en calidad de “Segundo” a bordo o en tierra.

Si el empleador hubiera designado otro al amparo del artículo 31, el seleccionado de la Bolsa actuará bajo las directivas de aquel, con la remuneración emergente de los convenios colectivos vigentes.

Artículo 33:

Los Capataces dependen del empleador mientras prestan servicios por cuenta de éste y actuarán en su nombre durante ese lapso.

Los capataces serán responsables ante los empleadores por su gestión, sin perjuicio de su responsabilidad personal en lo relativo al cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que regulan la actividad portuaria.

De los Apuntes y Guardianes de ANSE

Artículo 34:

Mientras existan Apuntadores de los mencionados en el artículo 28, el empleador deberá seleccionar uno del registro por cada elemento (guinche, grúa o similar, u otros), sea o no éste del buque en operación, quien actuará siguiendo las instrucciones de aquél.

Asimismo, mientras existan Guardianes de los mencionados en dicho artículo, el empleador deberá proceder a la designación de un Guardián por buque de ultramar durante operaciones comerciales o industriales y, cuando se hallaren en operaciones, uno por buque de cabotaje, u otros, cuando así lo dispongan las normas reglamentarias.

De las normas generales aplicables a todo el personal de los Registros de ANSE

Artículo 35:

Declárese aplicable a los trabajadores integrantes de los registros lo dispuesto en los artículos



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

15,16,17,24,50,51,52,53 y 55 del Decreto-Ley especial N° 6, de 14 de marzo de 1983, en todo aquello que no contradiga las disposiciones de la presente ley.

Artículo 36:

Todos los conflictos y divergencias de trabajo serán fallados de inmediato y en el lugar, por los empleados de ANSE afectados a la dilucidación de los mismos.

En ningún caso las divergencias motivarán la detención de las tareas, las que deberán continuar sin perjuicio de la posterior tramitación del caso ante la Comisión Tripartita.

Artículo 37:

ANSE no suministrará personal ni permitirá el desempeño de tareas sin que se haya contratado el correspondiente seguro contra accidentes de trabajo en el Banco de Seguros del Estado. Las cuotas porcentuales correspondientes al pago de las primas por los trabajadores registrados o ajenos a las Bolsas, se abonarán por los empleadores a ANSE conjuntamente con los jornales, efectuando ésta la retroversión correspondiente.

SECCION 2

De las competencias de ANSE

Artículo 38:

Sin perjuicio de las facultades otorgadas en otros artículos de la presente ley, le compete:

- a) Administrar en el Puerto de Montevideo los registros de personal a su cargo para los servicios referidos en el artículo 21.
- b) Adoptar las medidas administrativas correspondientes, con el objeto de controlar el mantenimiento a la orden de las Bolsas de Trabajo bajo su competencia, así como la circulación habitual y efectiva con las tareas por parte de los operarios integrantes de sus registros.
- c) Dirigir los servicios internos a su cargo y realizar toda la actividad necesaria para la recaudación y posterior versión de los salarios y adicionales al salario afectado al cumplimiento de las leyes sociales.
- d) Supervisar, dentro del ámbito de sus competencias y en coordinación con la Capitanía del Puerto, las tareas de estiba, desestiba, carga y descarga, conexas tanto a bordo como en tierra, que el personal a su cargo desarrolle en el Puerto de Montevideo, a efectos de que las mismas se efectúen en cumplimiento de lo dispuesto por esta ley.
A tales fines tendrá facultades



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

disciplinarias y sancionatorias sobre los empleadores y los trabajadores a su cargo, de acuerdo con lo que dispone la presente ley y las normas reglamentarias a dictarse.

e) Informar al Poder Ejecutivo en todo lo relativo a los servicios a su cargo, proponiéndole el dictado de las normas reglamentarias de trabajo y condiciones en que se desarrollará el mismo.

f) Unificar, racionalizar y depurar los registros de trabajadores que componen las Bolsas de Trabajo por ella administrada, con el asesoramiento previo de las Comisiones Tripartitas.

g) Resolver como órgano de alzada las cuestiones legales y reglamentarias que supongan una divergencia interpretativa o un conflicto de intereses entre los empleadores y los trabajadores de sus registros, así como las cuestiones disciplinarias, sin perjuicio de la competencia de las Comisiones Tripartitas.

h) Dictar en el caso de situaciones no previstas en las reglamentaciones, las normas provisorias correspondientes, las que, sin perjuicio de su ejecución inmediata, se someterán a la aprobación del Poder Ejecutivo.

i) Controlar, en el ámbito de sus competencia, el cumplimiento de las leyes relativas a la prevención y reparación de accidentes de trabajo, horarios, descanso semanal, licencias, feriados, sueldo anual complementario y otras normas análogas.

j) Propender el adiestramiento del personal integrante de sus registros, y en cuanto corresponda, a su readaptación profesional, proporcionándoles una adecuada formación profesional.

k) Coordinar sus actividades con los demás servicios portuarios, en particular la Capitanía del Puerto, prestando toda la colaboración que se le requiera.

Artículo 39:

El personal integrante de los Registros “A”, “B” y “C” y de Estiba y de las Bolsas referidos en el artículo 28 que desee retirarse definitivamente de los mismos, tendrá derecho a los siguientes beneficios:

A) Los que no tuvieren derecho a jubilación percibirán una compensación extraordinaria, por única vez, de veinticuatro sueldos o los jornales equivalentes a los mismos;

B) Los que tuvieren derecho a jubilación percibirán una compensación extraordinaria, por única vez, de doce sueldos o los jornales equivalentes a los mismos.

A los efectos de lo expresado anteriormente en este artículo, los interesados deberán presentarse ante ANSE dentro del término de ciento veinte días a partir de la publicación de la presente ley.

Los pagos de los beneficios correspondientes deberán hacerse efectivos dentro de los sesenta días siguientes a la desvinculación del trabajador. La reglamentación establecerá la forma en que se determinarán los beneficios a que se refiere el presente artículo.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

Las erogaciones resultantes serán financiadas con cargo a los recursos de ANSE y Rentas Generales en la forma que determine la reglamentación.

SECCION 3

Del contralor de ANSE

Artículo 40:

Declárese aplicable lo dispuesto por los artículos 26 (incisos primero y segundo), 27 y 28, del Decreto-Ley especial N° 6, de 14 de marzo de 1983.

SECCION 4

Del patrimonio y personal administrativo de ANSE

Artículo 41:

Los gastos de ANSE se solventarán con los aportes de los usuarios y los demás recursos previsto por los literales A y C del artículo 34 del Decreto-Ley especial N° 6, de 14 de marzo de 1983. Los aportes de los usuarios se integrarán con los porcentajes que fije el Poder Ejecutivo y que se calcularán sobre los salarios que se abonen a los operarios.

Artículo 42:

ANSE preparará su presupuesto anualmente y lo someterá antes del 30 de setiembre de cada año, a la aprobación del Tribunal de Cuentas de la República.

Antes del 1º de abril de cada año, rendirá cuenta al mismo Tribunal de la administración de los fondos.

El Presupuesto y las Rendiciones de Cuentas se publicarán en la forma que determine la reglamentación.

Artículo 43:

Decláranse aplicables al personal de ANSE las disposiciones de la Ley 16.127, de 7 de agosto de 1990. Para el ejercicio de los derechos conferidos en el artículo 32 de dicha ley, el plazo se contará desde la vigencia de la presente.

Los incentivos serán pagados con cargo a Rentas Generales.



SECCION 5

De las Comisiones Tripartitas

Artículo 44:

Las Comisiones Tripartitas a que hace referencia la presente ley serán integradas por ANSE para cada uno de los registros que administra. El Poder Ejecutivo, con el asesoramiento de ANSE, determinará el procedimiento de integración y reglamentará su funcionamiento.

SECCION 6

De los empleadores

Artículo 45:

Serán aplicables a los empleadores de personal provisto por ANSE los artículo 43 a 49 inclusive, del Decreto-Ley especial Nº 6, de 14 de marzo de 1983, en todo aquello que no contradiga las disposiciones de la presente ley.

Los empleadores de personal provisto por empresas privadas se regirán por las normas generales y por las disposiciones que, en materia de organización y policía portuaria, así como de control, les sean aplicables en virtud de esta ley y su reglamentación.

PARTE II

De los puertos del Interior

Artículo 46:

La Administración de las Bolsas de Trabajo de Estiba en los Puertos de Salto, Paysandú, Fray Bentos y Nueva Palmira, será ejercida en cada uno de ellos por Comisiones Honorarias que estarán integradas por tres delegados: uno, designado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas que la presidirá; otro designado por ANSE y un tercero por la Intendencia Municipal del departamento respectivo.

Las Comisiones Honorarias, en todo lo no modificado por esta ley, desempeñarán los cometidos y funciones establecidos en la Ley 12.467, de 12 de diciembre de 1957, sus modificativas y concordantes.

Artículo 47:

Los Registros de Trabajadores de las listas “A”, “B” y “C” en esos puertos, permanecerán cerrados, no proveyéndose por ningún concepto las bajas que se produzcan en los mismos.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

El personal de los registros indicados continuará integrando el sistema de empleo establecido en la Ley 12.467, de fecha 12 de diciembre de 1957, hasta el vencimiento de un plazo de ciento ochenta días contados desde la promulgación de esta ley. Vencido dicho plazo o antes, en el supuesto de que los registros queden sin personal suficiente, a criterio de la Comisión Honoraria, los empleadores tendrán el derecho de convocar libremente a los operarios que necesiten para la realización de las tareas correspondientes.

El régimen de Bolsa de Trabajo y los beneficios de la Ley 12.467, de 12 de diciembre de 1957, cesarán indefectiblemente al vencimiento del plazo referido, debiendo las Comisiones Honorarias adoptar las medidas conducentes para lograr la reubicación laboral de los trabajadores que a esa fecha permanezcan en actividad. Será aplicable en tal caso lo dispuesto en el artículo 39.

Cumplida la reubicación de los trabajadores, las Comisiones Honorarias cesarán en sus funciones y se disolverán.

Artículo 48:

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, se reconoce a cada empleador el derecho de seleccionar libremente, hasta un máximo de diez operarios del Registro "A"; de titulares, en calidad de personal preferente para la realización de las tareas de estiba y desestiba.

Artículo 49:

ANSE proporcionará todos los medios financieros, materiales y humanos necesarios para el funcionamiento y cumplimiento de los cometidos de las Comisiones Honorarias de los Puertos de Salto, Paysandú, Fray Bentos y Nueva Palmira.

Artículo 50:

Declarase aplicable en lo pertinente, al personal de los registros de los puertos del interior, lo dispuesto en esta ley para el personal de los registros de Montevideo.

Artículo 51:

La Administración de cada puerto (artículo 20) con respecto al personal afectado a los servicios referidos en el artículo 21, ejercerá las facultades otorgadas a ANSE por los artículos 24 y 46, sin perjuicio de sus demás competencias.

El Poder Ejecutivo, a propuesta de la autoridad portuaria respectiva (artículo 20) y atendiendo a las circunstancias de cada caso, podrá autorizar el funcionamiento de Registros de Personal administrados por la autoridad portuaria, aplicándose en ese caso, en lo pertinente, las normas referidas en esta ley para el Puerto de Montevideo.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

Artículo 52:

Los funcionarios de la Administración Nacional de Puertos dependientes de su Oficina de Personal Obrero cuyos servicios pasan a regirse por el Capítulo II de esta ley, podrán optar entre:

- a) Constituir una empresa o empresas en los términos y condiciones del artículo 39.
- b) Ampararse al Capítulo IV de la Ley 16.127, de 7 de agosto de 1990, a cuyo efecto el plazo indicado en el artículo 32 de dicha ley se contará desde la vigencia de la presente. Se exceptuarán de dicho plazo los casos de incorporación de trabajadores a empresas privadas que se constituyan con posterioridad a su vencimiento. La administración verificará los extremos de constitución de las empresas e ingreso efectivo a la misma del trabajador, previo al pago del incentivo.
El derecho al subsidio cesará definitivamente a los tres años de promulgada esta ley
- c) Solicitar su redistribución, dentro de la Administración Nacional de Puertos o en otras reparticiones estatales, de acuerdo con el Capítulo III de la ley citada en el literal anterior.
Salvo en el caso del inciso segundo del literal b), la opción deberá ser efectuada dentro de los noventa días de promulgada esta ley. Si no se ejerciere, se entenderá que se opta por la redistribución.

Artículo 53:

(Transitorio). – Concédese a los funcionarios de la Administración Nacional de Puertos un nuevo plazo de sesenta días, a partir de la entrada en vigencia de esta ley, para ampararse a lo dispuesto por el Capítulo IV de la Ley 16.127, de 7 de agosto de 1990.

Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes, en Montevideo, a 3 de abril de 1992.
Alem García, Presidente.- D. Catalurda, Secretario.



Marco Legal: Decreto 412/992

DECRETO 412 / 992

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS
MINISTERIO DEL INTERIOR
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
MINISTERIO DE EDUCACION Y CULTURA
MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGIA Y MINERIA
MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
MINISTERIO DE SALUD PUBLICA
MINISTERIO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA
MINISTERIO DE TURISMO
MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE

Montevideo, 1º de setiembre de 1992

VISTO: Lo dispuesto en la Ley Nº 16.246 de 8 de abril de 1992.

RESULTANDO:

- I) Que diversas disposiciones de la norma premencionada remiten a la reglamentación, la determinación de los términos y condiciones de su aplicación.
- II) Que a los efectos de dicha reglamentación se ha trabajado en el sentido de elaborar documentalmente un instrumento ordenado, preciso y homogéneo de aplicación de la ley.
- III) Que la Administración Nacional de Puertos en ejercicio de las atribuciones que le confiere el Art. 9 de la Ley 16.246 ha formulado al Poder Ejecutivo, el asesoramiento respectivo.

CONSIDERANDO:

- I) Que la referida Ley de Puertos, en su artículo I, establece que la prestación de servicios portuarios eficientes y competitivos constituyen un objetivo prioritario para el desarrollo del país.
- II) Que lo dispuesto en el Art. 1º citado no solo constituye un objetivo esencial de la política portuaria nacional sino que, más allá de su carácter programático, marca una pauta jurídicamente obligatoria para el Poder Ejecutivo y las administraciones portuarias encargadas de ejecutar y hacer cumplir la ley.
- III) Que el complejo portuario nacional resultará valorizado en la medida en que se estructure como componente de un sistema de transporte apto para el tráfico regional, ofreciendo un servicio total, competitivo y multimodal con las restantes estaciones marítimas del área y del mundo, en cuanto presente ventajas comparativas para la demanda del mercado de tales servicios.
- IV) Que dado el carácter de servicio estratégico para el desarrollo nacional, en lo económico y



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

social, el legislador ha estructurado orgánica y funcionalmente el sistema portuario, para la prestación de servicios sobre bases legales que recogen, en otros, criterios tales como: la libre circulación y cambio de destino de las mercaderías en los puertos del país, la prestación de servicios en régimen de competencia, la coordinación de la operativo portuaria a través de órganos de reciente creación institucional, el establecimiento de la necesaria unidad de operación en el trabajo portuario bajo una dirección única, y la descentralización portuaria sin perjuicio de la coordinación institucional requerida.

V) Que compete al Poder Ejecutivo, de conformidad con el artículo 7º de la Ley que se reglamenta, el establecimiento de la política portuaria del control de su ejecución.

ATENCIÓN: A lo establecido en el artículo 168 numeral 4 de la Constitución de la República.

REGLAMENTO DE LA LEY DE PUERTOS Nº 16.246 DE 8 DE ABRIL DE 1992

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LA POLITICA PORTUARIA Y EL CONTROL DE SU EJECUCION

Artículo 1: Bases legales de la política portuaria nacional

La prestación de servicios portuarios eficientes y competitivos constituye un objetivo prioritario para el desarrollo del país.

Toda entidad pública o privada actuante en lo relacionado con las diversas actividades portuarias, deberá ajustar las condiciones de prestación de sus servicios a la consecución de ese mandato legal.

Los servicios portuarios se prestarán en los puertos comerciales de la República durante las veinticuatro horas del día y durante todos los días del año, si la respectiva demanda así lo requiere, sin perjuicio de observarse, en lo pertinente, las reglas de remuneración de trabajos en horarios extraordinarios y en días feriados.

Se consideran fundamentales, a los efectos de la citada prestación de servicios, los principios siguientes:

Continuidad de los servicios, desde su inicio hasta su finalización respetando el principio reconocido internacionalmente como “servicio empezado, servicio terminado” (art. 14º de la Ley 16.246)

Seguridad en la prestación (art. 1º de la Ley 16.246)

Regularidad en la prestación (art. 14º de la Ley 16.246)

Máxima productividad y eficiencia (art. 1º y 16º de la Ley 16.246)

Obligatoriedad de colaboración de todos los intervinientes, para la mejor coordinación y ejecución



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

de los servicios (art. 9º y 16º de la Ley 16.246)

Libre competencia de conformidad con las prescripciones de la Ley 16.246 (art. 7º, 13º, y 23º)

Igualdad de derechos de las personas a la prestación y recepción de los servicios (art. 13º y 14º de la Ley 16.246)

Libertad de elección de los consumidores (art. 13º y 14º de la Ley 16.246)

Cumplimiento de buena fe de las obligaciones empresariales, funcionales y laborales (Art. 72 de la Constitución)

Competencia leal (art. 13º de la Ley 16.246)

Unidad de mando en las operaciones de carga y descarga, estiba y desestiba y conexos (art. 22º de la Ley 16.246)

Respeto al derecho de terceros en cuanto al ejercicio de la libertad de trabajo, comercio e industria (art. 1º, 13º y 14º de la Ley 16.246)

La aplicación de los principios anteriores significará que la administración portuaria y la prestación de los servicios correspondientes, se llevarán a cabo bajo el objetivo general de la confiabilidad del sistema.

Los principios que se establecen en el presente artículo constituirán además criterios para la interpretación del presente reglamento e integración en casos de eventuales vacíos normativos de todas las disposiciones que compongan el cuerpo reglamentario de la Ley 16.246.

Artículo 2: Competencias del Poder Ejecutivo

Compete al Poder Ejecutivo sin perjuicio de las demás competencias que le asignan la Constitución y la Ley:

- A) El establecimiento de la política portuaria y el control de su ejecución.
- B) El control y la coordinación que tiene asignados constitucionalmente en el ámbito público, así como en la coordinación intersectorial con los particulares. A los efectos podrá dictar los actos de directiva y emplear cuantos medios instrumentales estén contemplados en la doctrina jurídica y sean conformes con la Constitución y la Ley

Artículo 3: Política portuaria nacional

Serán objetivos de la política portuaria nacional, los siguientes:

- A) El fomento de la economía nacional, mediante la mejora de las condiciones de intermodalidad del transporte, la mayor competitividad de los productos nacionales, favorecida por la baja de los costos de gestión y operación del sistema portuario y la prestación de dichos servicios con la máxima productividad, eficiencia y calidad.
- B) El logro de la mejor disposición económica y estratégica de los medios técnicos e inversiones destinados al desarrollo de los puertos, a fin de obtener una alta rentabilidad de los recursos



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

nacionales asignados al sistema portuario y la más adecuada protección del medio ambiente.

C) La búsqueda de una mejor posición de los puertos uruguayos en el contexto regional y mundial, mediante la oferta de servicios libres, eficientes, seguros y competitivos, que inserten a nuestro sistema portuario en el máximo interés de los circuitos internacionales del transporte.

D) La impulsión de las mayores oportunidades para la conformación de nuestros puertos como puertos de última generación, favoreciendo la oferta del mayor número de servicios posibles tanto a los buques, como a las cargas y a los usuarios de los puertos, así como la implantación a la mayor brevedad de conexiones con sistemas internacionales de información automatizada de datos.

E) La investigación y desarrollo de los medios técnicos y servicios portuarios que favorezcan la complementación de los puertos de la región y la mejora de la oferta para la comercialización de los productos de sus países, a la búsqueda de una real política de integración, dentro de la lógica competencia entre los puertos.

F) El desarrollo de nuevos y mejores sistemas de formación, capacitación y especialización de quienes participan en las actividades portuarias y conexas, procurando la realización de las personas, así como condiciones de trabajo que garanticen su higiene y seguridad, estabilidad laboral y excelencia en la prestación de los servicios.

G) El fomento de la descentralización de los diferentes puertos de la República, tendiente a la concreción de las aspiraciones de las comunidades locales, sin perjuicio de asegurar la debida coordinación de las actividades que se desarrollen en ellos.

H) El cumplimiento del cometido que la Ley 16.246 exige, de velar para que aquéllos servicios que se presten en régimen de libre competencia, se efectúen en condiciones tales que efectivamente la garanticen.

Artículo 4: Instrumentos de la política portuaria

Para alcanzar los objetivos establecidos en el artículo anterior, el Poder Ejecutivo, con el asesoramiento de la Administración Nacional de Puertos (ANP) se valdrá de instrumentos como:

A) Integración en la política nacional de transporte.

Elaborar la oportuna planificación portuaria, integrándola en una coherente política nacional del transporte.

B) Tecnificación operacional y de gestión.

Favorecer la aplicación, tanto por el Estado como por los sectores interesados, de modernas técnicas de organización operacional y de gestión de los servicios.

C) Planificación subsectorial.

Estructurar la planificación general en planes directores de los puertos, que permitan, con la captación de capitales privados, instrumentar una adecuada política de inversiones, expansión, aprovechamiento de oportunidades geográficas, protección del medio ambiente y establecimiento de estrategias de comercialización de las nuevas facilidades portuarias obtenidas, para promover los tráficos portuarios dentro y fuera del país.

D) Planificación sectorial.



Completar la planificación general antes aludida, agrupando los planes directores bajo un Plan General de Desarrollo Portuario, en el que se contemple la incidencia de medidas de carácter general que favorezcan la actividad del sector, sobre todo la evolución del sistema a puertos de última generación, con la inclusión de sistemas de información y la ampliación del espectro de servicios portuarios, completando éstos con el fomento de las oportunas actividades industriales a desarrollar en zonas francas asociadas a los puertos.

E) Aplicación de la legislación.

Aplicar con prontitud y eficacia el nuevo marco jurídico, tanto en el ámbito estatal, como privado, para obtener a la brevedad las necesarias garantías de continuidad, seguridad y eficiencia en la prestación libre de servicios, que hagan confiables los puertos uruguayos en el mercado internacional, con el consecuente abaratamiento de los fletes e incremento de las escalas de buques, que favorecerán la colocación de los productos nacionales en mejores condiciones de competitividad y el menor costo de los insumos.

F) Intercomunicación con sistemas portuarios avanzados y organismos internacionales.

Establecer efectivamente los canales de intercomunicación con sistemas portuarios avanzados y organismos internacionales interesados en el desarrollo portuario, para lograr la modernización y permanente actualización de los puertos nacionales, accediendo a la tecnología de última generación.

G) Participación en esquemas de integración.

Participar activamente en los Organismos Regionales e Internacionales, en los que se impulse el tráfico marítimo, fluvial y portuario como vehículo de integración.

H) Capacitación y especialización.

Incrementar la participación del Uruguay en los proyectos internacionales de capacitación y especialización en trabajos portuarios, estableciendo canales ágiles de acceso de los trabajadores y gestores a la formación que a través de ellos se imparte, creando centros asociados a dichos programas dentro del país e insertándolos en lo posible en su sistema educativo.

I) Desarrollo normativo.

Instrumentar y aplicar la normativa complementaria de la Ley 16.246 y su reglamentación, con la máxima sencillez y claridad, para hacer efectivos los principios que inspiran la reforma portuaria, adecuar las estructuras del Estado y sus Entes y Organismos competentes en la materia y establecer con la mayor prontitud el marco empresarial en el que se desarrolle la actividad, en términos de libertad de mercado y seguridad del consumidor, de acuerdo con la Constitución y la Ley.

CAPITULO II

EL REGIMEN PORTUARIO

Artículo 5: Actividades portuarias vinculadas a la mercadería

La circulación de mercaderías en el Puerto de Montevideo y en aquellos otros puertos y terminales portuarias de la República a que se refiere el art. 4º de la Ley 16.246, será libre. No se exigirán para ello



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

autorizaciones ni trámites formales, salvo aquellos que siendo estrictamente necesarios para el conocimiento de la Administración Portuaria, se establezcan por ésta en relación con las competencias que se le atribuyen en la Ley 16.246, su reglamentación y normativa complementaria.

Las actividades que se cumplan en dichos puertos no significarán modificaciones de la naturaleza del producto o mercadería y quedarán limitadas a operaciones de depósito y almacenamiento (arts. 2 y 11, literal B) ii) de la Ley 16.246) comprensiva ésta última de las operaciones de reenvasado, remarcado, clasificado, agrupado y desagrupado, consolidado y desconsolidado, manipuleo y fraccionamiento. Quedan comprendidas en las operaciones de reenvasado, remarcado y clasificado, las labores de selección y mezcla necesarias para su concreción.

Los destinos de las mercaderías que ingresen al puerto podrán ser cambiados libremente. No estarán sujetos en ningún caso a restricciones, limitaciones, permisos o denuncias previas. Por tanto no interferirá la procedencia de uno o varios embarques concretos, en el destino y actividades que con los productos o mercaderías se cumplan.

Dentro del concepto de libre cambio de destino y libre circulación de las mercaderías, se entenderán comprendidos los trasbordos y reembarques de las mismas, dentro del espejo de agua contenido en los límites del recinto portuario, sin perjuicio de las competencias del Estado en el ejercicio de sus derechos soberanos de jurisdicción territorial.

Artículo 6: Régimen aduanero

Durante su permanencia en el recinto aduanero portuario, las mercaderías estarán exentas de todos los tributos y recargos aplicables a la importación o en ocasión de la misma, sin perjuicio de que se tenga que suministrar la necesaria información aduanera.

Cesa la responsabilidad de la Administración y Autoridad Portuarias sobre los productos o mercaderías en tránsito, al egresar los mismos de los recintos portuarios. Desde el momento de dicho egreso, la Dirección Nacional de Aduana (DNA) regulará los citados tránsitos, hasta su finalización, en el normal ejercicio de sus competencias.

Cuando fueran introducidas al territorio aduanero nacional, desde el recinto aduanero definido para el puerto de Montevideo así como de los demás puertos y terminales portuarias de la República en el caso previsto en el art. 4º de la Ley 16.246, se considerarán importaciones o despachos de entrada procedentes del exterior a todos los efectos y deberán cumplir los trámites y pagos que correspondan.

Las mercaderías nacionales o nacionalizadas para ser introducidas al recinto aduanero definido para el puerto de Montevideo, así como a los demás puertos y terminales portuarias de la República en el caso previsto en el art. 4º de la Ley 16.246, deberán ajustarse a las normas que rigen para la exportación o para el despacho de salida del territorio aduanero nacional, excepto aquéllas que ingresaren al recinto portuario con fines de mero almacenaje o conservación y sin destino a la exportación, que quedarán sujetas al régimen estatuido por las leyes nacionales sobre el contrato de depósito y demás normas especiales aplicables a tales operaciones.

Se faculta al MTOP a establecer, en coordinación con la DNA, la ANP y las respectivas Capitanías de los Puertos o quienes ejerzan sus funciones, la forma más ágil de realizar las operaciones de contralor aduanero, entrada y salida de los productos y mercaderías, procurando evitar en todo caso la congestión de los accesos a los puertos. La reglamentación de la operación portuaria deberá contener el marco de relaciones entre la Administración Portuaria y la Aduanera, de forma de regular éstas para conferir a



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

ambas la máxima seguridad, agilidad y eficacia.

Artículo 7: Puertos comerciales de ultramar

A los efectos de la aplicación del régimen establecido en los art. 2º y 3º de la Ley 16.246 que se reglamenta, se entenderá por "capacidad para recibir naves de ultramar" (art. 4º Ley 16.246) el conjunto de condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización, que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario de comercio exterior. Sin perjuicio de las modificaciones que puedan derivarse del establecimiento de la política portuaria que compete al Poder Ejecutivo, de acuerdo a lo señalado en la Ley 16.246, se consideran incluidos en la categoría a que hace referencia el art. 4º, los puertos de Fray Bentos, Nueva Palmira, Colonia, Puerto Sauce y la Paloma. Los recintos aduaneros y portuarios de estos puertos, se establecerán por el Poder Ejecutivo (art. 5º de la Ley 16.246). El cambio de categoría de un puerto en lo referente a las circunstancias a que se refiere el inciso primero del presente artículo, se realizará por el Poder Ejecutivo, a propuesta del MTOP, previa audiencia de la Autoridad de dicho puerto y de la Comisión Honoraria a que se refiere el art. 20 de la Ley 16.246, en su caso.

Artículo 8: Recinto portuario y aduanero

A los efectos de fijación de los límites de los recintos aduaneros y portuarios, se definen éstos en la forma siguiente:

A) RECINTO PORTUARIO

Conjunto de espacios terrestres, infraestructuras e instalaciones que, situados en la ribera del mar o de los ríos, reúnan condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización, que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, así como el interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios incluidos dentro de la línea exterior de los diques de abrigo y las zonas necesarias para la maniobra de acceso, atraque y virada, donde no existan éstos.

B) RECINTO ADUANERO PORTUARIO

Conjunto de espacios bajo la jurisdicción de la Administración Portuaria que, dotados de las condiciones físicas y organizativas necesarias a juicio de la DNA, queden habilitados para la libre circulación de productos y mercaderías, en régimen de exclave aduanero.

CAPITULO III

LOS SERVICIOS PORTUARIOS

Parte 1: Prestación de los servicios

Artículo 9: Definición

La prestación de servicios portuarios, tanto al buque como a las cargas o al pasaje, su contralor y régimen de relaciones entre los intervinientes en los mismos, servicios auxiliares y conexos, se enmarcarán en lo dispuesto en el presente reglamento, sin perjuicio de las competencias que las leyes otorguen a otros órganos y organismos del Estado.

Todos los órganos u organismos estatales a quienes compete actuar o controlar a las empresas prestadoras de servicios portuarios, lo harán inspirados en los principios de flexibilidad, materialidad frente al formalismo, ausencia de ritualismo y eliminación de exigencias o trámites inconducentes para el logro de los objetivos sustantivos para los que se prevé dicha actuación o control.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

El principio antes mencionado servirá también de criterio interpretativo para resolver las cuestiones que puedan suscitarse en aplicación del presente reglamento.

A todos los efectos de este reglamento se consideran servicios portuarios marítimos y terrestres, las actividades de prestación pública, privada o mixta, que se desarrollen en el recinto portuario, por las personas físicas o jurídicas habilitadas al efecto.

Los servicios portuarios comprenderán:

A) SERVICIOS AL BUQUE (directos e indirectos):

- Practicaje
- Remolque
- Asistencia (lanchaje, amarre y desamarre y otros no contemplados y que afecten al movimiento de las embarcaciones)
- Salvamento y contra incendios
- Avituallamiento
- Suministros (agua, energía, teléfono y otros)
- Recolección de basuras y residuos
- Dragado
- Señalización
- Reparaciones navales
- Cualesquiera otros, directos, indirectos o conexos, que se puedan prestar a las embarcaciones o artefactos navales y a sus tripulaciones.

B) SERVICIOS A LA MERCADERIA:

- Estiba y desestiba
- Carga y descarga
- Reembarque y remoción
- Traslado
- Complementación y alijo de cargas
- Transporte en el recinto portuario
- Manipuleo
- Depósito
- Almacenamiento (incluidas todas las actividades del mismo)
- Puesta a disposición de medios mecánicos, terrestres o flotantes, para servicio a las mercaderías
- Puesta a disposición de mano de obra para servicio a las mercaderías
- Cualesquiera otros, directos, indirectos o conexos, que se puedan prestar a las mercaderías

C) SERVICIOS AL PASAJE:

- Embarque y desembarque
- Transporte en el recinto portuario



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

- De estación o terminal marítima

Artículo 10: Condiciones generales para la prestación de servicios portuarios

Los servicios portuarios que se presten en los puertos comerciales de la República, se cumplirán bajo las normas organizativas y de funcionamiento de dichos puertos y las específicas a tales actividades dispuestas en la Ley 16.246, en su reglamentación y normas generales y particulares, que deberán ser explícitamente acatadas por todos los intervinientes en la actividad.

Para la prestación de dichos servicios por empresas de capital privado o de economía mixta, será necesario que éstas actúen debidamente habilitadas, sin perjuicio de las concesiones, permisos o autorizaciones específicos que fueren del caso, relativas a los servicios portuarios en sí o al uso o afectación de bienes del dominio público o fiscal portuario y de acuerdo con las condiciones generales siguientes:

- A) En caso de ser personas físicas, estar inscriptas como empresas unipersonales con el objeto de la prestación de servicios, de acuerdo a lo establecido en la correspondiente normativa especial. En caso de ser personas jurídicas, estar legalmente constituídas de acuerdo con lo que establezca la correspondiente normativa especial y, caso de que su capital esté integrado por acciones, las mismas deberán ser nominativas.
- B) Poseer las calificaciones técnicas y económicas que determinen las normas especiales correspondientes y quedar habilitadas e inscriptas en el registro General de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios y mantener en todo momento las condiciones que dieron lugar a su habilitación.
- C) Cumplir con las normas generales y las especiales en materia laboral, tributaria, de la Seguridad Social, de seguridad en el trabajo y de policía portuaria.
- D) Llevar actualizados sus registros de personal y contabilidad, entregando en tiempo y forma:
- La información que la Ley 16.246 y el presente reglamento establecen para el ejercicio del contralor en el cumplimiento de sus obligaciones en materia laboral, de Seguridad Social y de seguridad en el trabajo.
 - Cuanta información le requiera la Administración Portuaria en el ejercicio de sus competencias legales y reglamentarias y,
 - en especial, la relativa a volúmenes movilizados o manipulados, costos por actividades y precios por los servicios prestados, en la forma y grado de agregación que aseguren la confidencialidad, pero de manera que se puedan consolidar y emitir las correspondientes estadísticas generales de interés. Estos formularios, así como los soportes en que deberán presentarse, se fijarán por la Administración Portuaria.
- E) Respetar las tarifas máximas que se establecieron para la prestación de los servicios a que hace referencia el art. 7 de la Ley 16.246.
- F) Asumir la contingencia empresarial de ganancia o pérdida. Siempre que la Administración detecte o arrive a la convicción de que dicha actividad se desarrolla en condiciones comerciales desleales o representa la práctica de actos contrarios a la libre competencia, podrá aplicar las



medidas conducentes al cumplimiento de su cometido legal de velar por la garantía de la misma.

G) Respetar y hacer respetar los bienes del dominio público y fiscal portuario puestos a su disposición, responsabilizándose por su correcta y eficiente utilización y pagando precios correspondientes.

H) Emplear equipos, utilaje y personal propios o de terceros, dentro del marco contractual convenido y de las normas generales y específicas que se dicten para la administración de los puertos y la coordinación de las actividades portuarias.

I) Prestar en igualdad de condiciones los servicios a su cargo a todos quienes lo soliciten, dentro de la concesión, permiso o autorización concedidos.

J) Mantener la continuidad, regularidad y eficiencia de los servicios.

K) Actuar, para la prestación de los servicios, en un todo conforme a las disposiciones de la Capitanía del Puerto o quien ejerza sus funciones

Artículo 11: Régimen de prestación de los servicios al buque y al pasaje

Los servicios al buque y al pasaje se prestarán por empresas habilitadas al efecto y bajo el régimen de autorización o el de concesión o permiso, según corresponda. La Administración Portuaria, con la aprobación del Poder Ejecutivo, determinará el régimen de prestación en cada caso.

La citada habilitación se concederá por la Administración Portuaria, en las condiciones que se determinan en la reglamentación.

El régimen de concesión o permiso, no impedirá la libre competencia entre los concesionarios o permisionarios.

Artículo 12: Régimen de prestación de servicios a la mercadería

Los servicios de estiba, desestiba, carga, descarga y conexos, así como las tareas de movilización de bultos en tierra que se realicen en los puertos comerciales de la República y, en general, los servicios a la mercadería, se prestarán en régimen de libre competencia de empresas, habilitadas para ello mediante autorización de la Administración Portuaria, en las condiciones que se determinen en la reglamentación.

Artículo 13: Condiciones particulares para los prestadores de servicios a la mercadería

Las personas físicas o jurídicas prestadoras de servicios a la mercadería deberán:

1) Actuar en régimen de libre competencia, a partir del plazo que establece el artículo 23 de la Ley 16.246.

2) Seguir estrictamente las reglas del libre mercado, evitando toda restricción indebida a la competencia, fundamentalmente a través de acuerdos o prácticas cuyo resultado redunde en repartos de cuotas o clases de cargas o establecimiento de tarifas interrelacionadas.

3) Estar habilitadas para la prestación de los servicios correspondientes e inscriptas en el Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios, en una o más de las



categorías siguientes:

- A) Empresas Estibadoras de Contenedores.
- B) Empresas Estibadoras de Carga General.
- C) Empresas Estibadoras de Graneles.
- D) Empresas Estibadoras de Productos Congelados.
- E) Empresas Prestadoras de Servicios Varios y Conexos a la Mercadería, Mano de Obra o Equipos.

4) Hacerse responsables asimismo de sus bienes y mercaderías o productos propios o bajo su custodia, dentro del recinto portuario, pudiendo establecer los sistemas y/o dispositivos de vigilancia o seguridad que estimen oportunos y sean aprobados por la Autoridad competente. En la eventualidad de utilizar los servicios de empresas privadas de seguridad debidamente autorizadas por el Ministerio del Interior, será suficiente la mera notificación justificada a la Autoridad competente, a efectos de control de accesos y permanencia en el recinto portuario.

5) Mantener la eficiencia en la prestación de los servicios, cumpliendo los rendimientos mínimos que fije, en su caso, la Autoridad Portuaria.

Artículo 14: Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios

A los efectos de inscripción de las empresas habilitadas al respecto, créase en la ANP el Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios. A los fines de la descentralización y facilitación del contralor y la gestión de las administraciones portuarias, existirá en cada puerto estatal un Subregistro de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios. En el Registro General se anotará:

- La información aportada por cada empresa para su habilitación y actualizaciones posteriores.
- Las resoluciones de habilitación.
- La fecha de inscripción.
- Las resoluciones sancionatorias, caducidad e incidencias en las que se necesite hacer uso de las garantías o seguros de las empresas.
- La fecha y causal de inhabilitación definitiva, incluida la baja voluntaria, en su caso.

La información antes citada provendrá de la que se disponga en los Subregistros respectivos, alimentándose en forma de un sistema computarizado interconectado, a efectos de evitar duplicaciones y burocracia.

En los Subregistros de los puertos se anotará:

- Toda la información requerida en el Registro General, en lo que se refiere al puerto de que se trate y relativa a las empresas que prestan servicios en él.
- El legajo de la empresa, en la que constarán los antecedentes informativos y actuaciones relativos a la misma.

Un Subregistro podrá acceder a la información del Registro General, en lo que se refiere a empresas que presten servicios en otros puertos, sólo si se encuentran inscriptas en aquél. No podrán modificar la



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

información de otros puertos, pero podrán hacer anotaciones relativas a plazos de caducidad de sanciones impuestas en cualquiera de ellos. Los procedimientos y sistemas de funcionamiento y actualización del Registro y Subregistros, se fijarán por el MTOP, a efectos de coordinación general.

Artículo 15: Habilitación para prestar servicios portuarios

La Administración Portuaria otorgará, con la previa aprobación del Poder Ejecutivo a su propuesta, la Habilitación correspondiente para prestar servicios portuarios, a las empresas que lo soliciten y cumplan con los requisitos que se exijan en la reglamentación, mientras actúen en el régimen y condiciones expresados en los artículos precedentes.

Las empresas, una vez habilitadas, deberán quedar inscriptas en el Subregistro correspondiente a su puerto, de donde pasará la información al Registro General, de acuerdo con el procedimiento que se establezca.

El incumplimiento o violación total o parcial de los requisitos de habilitación y normas de conducta antes expresadas o la comisión de infracciones por las personas habilitadas, las harán pasibles de las sanciones que correspondan.

Artículo 16: Reglamento de Habilitación de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios

El Poder Ejecutivo, con el asesoramiento de la ANP, dictará el correspondiente reglamento para la habilitación de empresas prestadoras de servicios portuarios.

En él se establecerán y regularán de acuerdo con los criterios que se recogen en este reglamento:

- Los requisitos jurídicos y administrativos
- Los requisitos económicos
- Los requisitos técnicos
- El procedimiento de habilitación

Artículo 17: Reglamento de Operaciones Portuarias

El Poder Ejecutivo, con el asesoramiento de la ANP, dictará el correspondiente reglamento de prestación de servicios portuarios y su régimen sancionatorio.

La reglamentación específica de los servicios, constituirá el Reglamento de Operaciones Portuarias y contemplará:

- La descripción de los servicios señalados en el art. 9 precedente, en su nivel de detalle, a efectos de información del usuario frente a la liquidación de precios, tarifas y otros derechos.
- El régimen de prestación de esos servicios, con la regulación básica que garantice su calidad, eficiencia y la seguridad de las personas, instalaciones, embarcaciones, maquinaria y equipos afectados, propios o de terceros.
- El régimen sancionatorio y disciplinario correspondiente.

Artículo 18: Potestad sancionatoria. Infracciones al reglamento.

Respecto de los concesionarios, permisionarios o personas autorizadas, la potestad sancionatoria de la Administración es de principio, no requiere texto expreso y está sujeta a las limitaciones que imponen los principios de razonabilidad, proporcionalidad y adecuación al fin y las que surgen de la Constitución y la ley.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

A los efectos se definen como infracciones, las acciones u omisiones contrarias a lo prescrito en la Ley 16.246, su reglamentación y normas generales y particulares, que signifiquen incumplimiento de las disposiciones de organización, funcionamiento, preservación y uso de bienes públicos, de derechos de terceros, de la libre competencia en su caso, de la seguridad y tráfico marítimos o de la preservación del medio ambiente y cualquier otra que sea de aplicación.

Sin perjuicio de lo anterior y como norma de buena administración, el régimen sancionatorio contendrá al menos la clasificación de las categorías de infracciones y sus sanciones correspondientes, de acuerdo a lo que se especifica en el presente reglamento, así como la tipificación de las infracciones de ocurrencia más usual en la actividad. Asimismo contendrá la determinación del órgano u órganos en los que resida la potestad sancionatoria.

Los tipos de infracciones a considerar, que lo serán con carácter general para cualquier norma en que se contemplen, se clasificarán dentro de la gradación siguiente:

A) LEVES: Serán aquellas acciones u omisiones que no tengan la consideración de graves o muy graves.

B) GRAVES: Serán aquellas acciones u omisiones que no tengan la consideración de muy graves y supongan: la reiteración de una determinada infracción leve antes del plazo establecido para su prescripción; lesiones a personas que motiven su incapacidad laboral por un período inferior a veinte (20) días; daños o perjuicios superiores a doscientas (200) UR e inferiores a mil (1.000) UR; la realización de actos contrarios a la libre competencia; la puesta en peligro de la seguridad de la infraestructura o instalaciones portuarias, del buque o de la navegación, según el criterio de la Autoridad competente.

C) MUY GRAVES: Serán aquellas acciones u omisiones que supongan: la reiteración de una determinada infracción grave antes del plazo establecido para su prescripción; lesiones a personas que motiven su incapacidad laboral por un período superior a los veinte (20) días; daños o perjuicios superiores a las mil (1.000) UR; la realización de actos contrarios a la libre competencia, en forma repetida o que afecten a la prestación de servicios directos a los buques, a las mercaderías o al pasaje; la puesta en grave peligro de la seguridad de la infraestructura o instalaciones portuarias, del buque o de la navegación, según el criterio de la Autoridad competente.

La expresión conceptual de las infracciones contenida en los incisos anteriores, no tiene carácter exhaustivo sino meramente enunciativo. La Administración, de conformidad con lo establecido en el inciso primero de este artículo, podrá incluir en la clasificación que estime adecuada, cualquier acción u omisión que, a su juicio, sea constitutiva de infracción.

Artículo 19: Infracciones. Prescripción. Reincidencia

Los plazos de prescripción de las sanciones impuestas por infracciones cometidas serán:

A) Seis meses, para las infracciones leves.

B) Tres años, para las infracciones graves.

C) Cinco años, para las infracciones muy graves.

A los efectos de aplicación del régimen disciplinario o sancionatorio, se entenderá incurso en reincidencia el infractor que acumule tres infracciones de un mismo tipo, (leves, graves o muy graves) dentro del período de prescripción correspondiente.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

Para el cómputo del período de prescripción de infracciones y si existe una del mismo tipo, previa y no prescrita cuando se cometió la segunda, se considerará para ambas el período de prescripción de ésta, a efectos de reincidencia.

La reincidencia en infracciones de carácter muy grave dará lugar, en todo caso, a la pérdida definitiva de la concesión, permiso o autorización, sin perjuicio de que esta sanción pueda imponerse por la sola gravedad de una infracción, ni de otras responsabilidades de tipo económico o penal en que se pudiera haber incurrido.

Artículo 20: Sanciones. Régimen

Para la aplicación de sanciones de mayor o menos gravedad, dentro de un grado determinado, la Autoridad Portuaria tendrá especialmente en cuenta la posible habitualidad del infractor.

Cuando una sola acción u omisión implique dos o más infracciones, se tomará en consideración sólo aquella que comporte la sanción de mayor grado, teniendo en cuenta las demás como circunstancias a considerar para la determinación del quantum de la sanción y sin perjuicio del cómputo de todas ellas a efectos de quedar incurso en posible reincidencia en un tipo determinado.

Cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito, se dará cuenta además a la Autoridad competente, sin perjuicio de continuar el procedimiento sancionatorio o disciplinario interno.

En el caso de sanciones que comporten la suspensión de actividades, inhabilitación o pérdida de concesión, autorización o permiso, la Autoridad competente impedirá el ingreso del sancionado al recinto portuario, durante el tiempo en que la sanción esté vigente.

La iniciación del procedimiento sancionatorio no exonerará al posible infractor del cumplimiento inmediato de otras medidas administrativas dictadas por la Autoridad Portuaria tendientes a asegurar y mantener la continuidad de la operación y actividad portuarias, la seguridad y el tráfico marítimos, la prevención de la contaminación del medio ambiente y, en general las que afecten a la correcta prestación de servicios portuarios.

En el caso de que de la infracción cometida se deriven daños o modificaciones de las características físicas del medio en que se desarrolla el trabajo, el presunto infractor deberá proceder a la restitución inmediata de las cosas a su estado anterior a la infracción, sin perjuicio de que la Administración Portuaria inicie el procedimiento sancionatorio que corresponda.

Si la resolución que recaiga en el procedimiento sancionatorio exonerare de responsabilidad al imputado, la Administración deberá ordenar, en el mismo acto, las restituciones que correspondieren por el monto de los gastos efectivamente incurridos para efectuar las reparaciones o actos que le hubieren sido impuestos.

Estas sumas deberán ser restituidas actualizadas al momento de su efectivo pago de acuerdo a la variación del Índice de Precios al Consumo, desde la fecha del pago por el afectado, hasta la del efectivo pago por la administración al mismo, con más un interés del seis (6) por ciento anual.



Artículo 21: Sanciones. Régimen de recursos. Depósitos

Contra las sanciones impuestas por infracciones en la prestación de servicios portuarios, cabrán los recursos contemplados en el artículo 317 de la Constitución de la República.

Las sanciones impuestas serán efectivas de inmediato, sin perjuicio del recurso a que tenga derecho el sancionado. Cuando las sanciones sean de tipo pecuniario, su importe se depositará en la Administración Portuaria, hasta tanto se resuelva el recurso.

Los depósitos referidos en el inciso anterior, podrán hacerse en las mismas modalidades aceptadas para la prestación de garantías y devueltos, en su caso, en igual forma.

En todo caso, la Administración Portuaria podrá disponer de la garantía o garantías puestas a su disposición por los infractores, en los términos que se establezcan en el reglamento de operaciones portuarias y sin perjuicio de otras acciones legales a que haya lugar.

Artículo 22: Sanciones aplicables

Acorde con lo dispuesto en el artículo 9, inciso tercero de la Ley 16.246 y los criterios anteriores, el reglamento específico y los contratos respectivos establecerán sanciones de distinta magnitud, dentro de cada grado, con los siguientes límites:

A) Para las infracciones leves, multas de cuantía entre cien (100) y quinientas (500) UR, con o sin suspensión temporal de la actividad de la o las personas físicas o jurídicas causantes directos de daño, por un plazo máximo de siete (7) días.

B) Para las infracciones graves, multas entre quinientas (500) y mil (1.000) UR, con o sin suspensión de actividades de la o las personas físicas o jurídicas causantes directas de daños por un período máximo de seis meses y con o sin inhabilitación temporal o pérdida de la concesión, autorización o permiso, en su caso, con igual límite de tiempo.

C) Para las infracciones muy graves, multas entre mil (1.000) y cinco mil (5.000) UR, con suspensión de actividades de la o las personas físicas o jurídicas causantes directas de daño y la inhabilitación o pérdida de la concesión, autorización o permiso, en su caso, por un período entre seis meses y cinco años.

En casos de especial gravedad o reincidencia en este grado, previo informe de la Autoridad Portuaria, el Poder Ejecutivo podrá llegar a imponer la suspensión de la actividad de las personas físicas o jurídicas causantes directas de daños o inhabilitación o pérdida de la concesión, autorización o permiso, en forma definitiva, para alguna o todas las actividades y servicios portuarios, pudiendo alcanzar tanto a las empresas, como a los integrantes de sus directorios e incluso a sus accionistas o integrantes del capital.

Parte 2: Mano de obra portuaria

Artículo 23: Definiciones

A los efectos de este reglamento, se entiende por mano de obra portuaria el conjunto de trabajadores, de las distintas categorías profesionales y especialidades, que participan de forma directa en la prestación de los servicios de estiba, desestiba, carga, descarga y conexos, así como las tareas de movilización de bultos en tierra.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

Asimismo se entiende por empleadores el conjunto de personas físicas o jurídicas, habilitadas por la Administración Portuaria para la prestación de los servicios a la mercadería y al pasaje e inscriptas en el Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios.

Artículo 24: Unidad de mando en la operación portuaria

Los trabajos a bordo y en tierra se realizarán bajo una dirección única. Los poderes de dirección, así como los de organización del trabajo y de disciplina laboral para los trabajadores durante la prestación de los servicios portuarios, corresponderán a los empleadores.

En ningún caso las operaciones en un buque, una vez empezadas, podrán ser detenidas por conflictos o divergencias surgidas por causa del trabajo. Dichos conflictos o divergencias se deberán dirimir en la forma que corresponda, una vez terminadas las tareas relativas a la operación completa del buque.

Artículo 25: Registro de la mano de obra portuaria

El Poder Ejecutivo, a través de ANSE, llevará la registración del personal de todas las categorías laborales contratado por los empleadores, que constituyan la mano de obra portuaria del puerto de Montevideo y controlará el cumplimiento de las obligaciones de los empleadores en materia laboral, de seguridad social y de seguridad en el trabajo.

ANSE sólo podrá inscribir mano de obra portuaria de aquellas empresas que estén previamente habilitadas por la Administración Portuaria e inscriptas en el Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios, en cualquiera de las categorías a que se refiere el artículo 13 de este reglamento.

A los efectos, ANSE estará debidamente conectada al Registro General referido, con el fin de poder identificar a las empresas y comprobar la vigencia de su habilitación en el puerto de Montevideo.

En el resto de los puertos estatales existentes, fuera del departamento de Montevideo, la Administración Portuaria agregará a los datos del Subregistro respectivo la relación de empleados de las empresas habilitadas a que se refiere el presente artículo y ejercerá las facultades otorgadas a ANSE en el artículo 24 de la Ley 16.246.

La garantía a constituir por las empresas prestadoras de servicios portuarios para su habilitación, incluirá en forma consolidada las exigidas para la prestación de servicios por el reglamento y la necesaria para hacer frente al pago de cualquier obligación incumplida y derivada de la relación contractual con los trabajadores.

Artículo 26: Contralor del cumplimiento de obligaciones para con la mano de obra portuaria.

Para ejercer los controles a que se refiere el artículo anterior, ANSE podrá solicitar a las empresas, en cualquier momento, los documentos justificativos del pago de salarios, ingreso de aportes o pólizas de seguro contratadas, con sus primas al día, para los trabajadores de mano de obra portuaria de cada una de ellas. Para los trabajadores jornaleros anotados en el registro de personal estable de las empresas, estos controles se llevarán a cabo con carácter previo al pago.

Los controles a que se refiere el inciso anterior se establecerán por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social con el asesoramiento de ANSE, pudiendo llevarse a cabo por medios informáticos.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

Para cumplir con lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley 16.246 respecto de los trabajadores jornaleros que no se encuentren anotados en el registro de personal estable que se cita en el artículo precedente, ANSE controlará en forma directa las remuneraciones de todo tipo que perciban estos trabajadores jornaleros, así como los aportes a que haya lugar, efectuándose por su intermediación los pagos correspondientes.

Los empleadores suministrarán a ANSE, para cada turno y previamente al comienzo del mismo, la lista de personal jornalero que trabajará, en cada turno, en la operación portuaria. En caso de que el empleador necesite convocar un turno extraordinario para terminar la operación de un buque, podrá hacerlo con hasta tres horas de anticipación a la hora de acceso de los trabajadores al recinto portuario.

Las listas entregadas, servirán para el contralor del pago de los jornales, los aportes sociales y las cuotas correspondientes al pago de las primas del seguro contra accidentes de trabajo a que hace referencia el artículo 37 de la Ley 16.246, en la forma que se establezca.

A los efectos de lo anteriormente establecido, ANSE utilizará los medios administrativos necesarios, pudiendo establecer acuerdos con los empleadores para hacer, de conformidad con las normas generales vigentes en el país, el pago de los jornales e ingreso de los aportes correspondientes, en la forma más eficiente y menos gravosa posible.

ANSE no suministrará personal de las Bolsas de Trabajo a su cargo ni permitirá el desempeño de tareas, sin que se haya contratado el correspondiente seguro contra accidentes de trabajo.

Artículo 27: Incumplimiento de las obligaciones de los empleadores

El incumplimiento de las obligaciones de los empleadores con la mano de obra portuaria, independientemente de lo dispuesto para ANSE en el artículo 38, literal d) de la Ley 16.246, será calificado por la Administración Portuaria como infracción grave, de las contempladas en el presente reglamento, sancionándose en la forma que indique la norma correspondiente.

En el puerto de Montevideo, ANSE deberá comunicar a la ANP la infracción cometida, proponiendo asimismo de manera fundada la sanción aplicable en el caso. ANP impondrá la sanción que corresponda y prohibirá, cuando fuera pertinente, el acceso al recinto portuario a la empresa infractora.

El ejercicio de estas facultades disciplinarias y de contralor, no menoscabará ni restringirá lo establecido en el artículo 24 de este reglamento, ni interrumpirá la continuidad de los trabajos y operaciones a cargo de los empleadores.

Artículo 28: Acceso de los trabajadores al recinto portuario

Para el acceso del personal jornalero al recinto portuario, el empleador presentará a la Prefectura Naval del puerto una copia de las listas entregadas a ANSE. La Prefectura del puerto actuará de acuerdo con las normas que rijan en materia de policía portuaria.

Para la mano de obra portuaria que esté en relación estable con las empresas, los empleadores solicitarán a la Prefectura Naval del puerto el distintivo para circular por el recinto portuario, a partir del registro de dicho personal en ANSE, comprometiéndose las empresas a controlar el buen uso de los distintivos y a devolver de inmediato los de los trabajadores que se desvinculen de ellas.



Artículo 29: Tareas en las que deberá intervenir la mano de obra portuaria

Las tareas de estiba, desestiba, carga, descarga y conexas que se cumplan en los buques surtos en dársenas, muelles, antepuertos y radas, en su caso, de los puertos comerciales, así como todas las tareas de movilización de bultos que se efectúen en sus muelles y ramblas y que estén directamente vinculadas a las anteriores (operaciones en tierra), se realizarán por las empresas habilitadas al efecto, que emplearán personal propio o provisto por otras empresas, de acuerdo a la ley, su reglamentación y normas de aplicación.

En las tareas referidas en el inciso precedente, que se lleven a cabo en el puerto de Montevideo, ANSE podrá proveer mano de obra portuaria en las mismas condiciones citadas en dicho inciso.

Se exceptúan de lo anterior, los casos siguientes:

- a) Los combustibles y demás productos líquidos a granel.
- b) El aprovisionamiento y suministro a buques, en cuanto sean prestados por la Administración Portuaria o empresas prestadoras de esos suministros específicos.
- c) Las operaciones con explosivos que se efectúen en rada.
- d) Las operaciones que por sus métodos de manipulación, sus características de automatización o mecanización, no requieran la contratación de personal.
- e) Aquéllas en las que sea usual la utilización de la tripulación del buque.
- f) Las tareas que se realicen dentro de los depósitos portuarios.
- g) El manejo de medios mecánicos en tierra o a bordo que pertenezcan a la ANP o a terceros.
- h) Las operaciones de estiba y desestiba en los buques, de los productos refrigerados y congelados de la industria frigorífica de carne, que no impliquen la utilización de contenedores.
- i) La carga y descarga de correspondencia.
- j) El trincado y destrincado de mercaderías y contenedores.
- k) El embarque y desembarque de animales en pie, cuando se utilicen rampas o similares.
- l) La limpieza o preparación de bodegas, tanques y sentinas.
- m) Los casos de fuerza mayor.

En caso de que los empleadores deseen utilizar para estas labores personal provisto por ANSE, deberán solicitarlo previa y expresamente, mediante el procedimiento y con los requisitos que ésta establezca.

A efectos de aplicación del inciso primero y del literal f) del presente artículo, se definen como depósitos portuarios, aquellas áreas de almacenamiento cercadas y a cielo abierto o cerradas y bajo techo, situadas en el interior del recinto portuario y destinadas a contener productos o mercaderías, para los fines a que se refieren el artículo 2 de la Ley 16.246 y el 5 de este reglamento.



Artículo 30: Competencias de ANSE.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 38 de la Ley 16.246, compete a ANSE, en el puerto de Montevideo y sin perjuicio de las facultades que se le otorgan en otros artículos de la Ley 16.246 y el reglamento, lo siguiente:

- a) Administrar los registros de personal a su cargo, es decir, los existentes a la entrada en vigencia de la Ley 16.246, tal como se explicita en el artículo 27, inciso primero de la misma.
- b) Adoptar las medidas administrativas correspondientes, con el objeto de controlar el mantenimiento a la orden de las Bolsas de Trabajo bajo su competencia (Artículo 28 de la Ley 16.246) así como la vinculación habitual y efectiva con las tareas por parte de los operarios integrantes de los registros de dichas bolsas.
Estas medidas administrativas deberán estar bajo estricto control del Poder Ejecutivo, a los fines de minimizar los costos portuarios (Artículo 41 de la Ley 16.246), evitando el sobredimensionamiento estructural de esa Administración.
- c) Dirigir los servicios internos a su cargo y realizar toda la actividad necesaria para la recaudación y posterior versión de los salarios y adicionales al salario afectado al cumplimiento de leyes sociales, para los trabajadores de los registros a su cargo. Para los jornaleros y los demás trabajadores que componen la mano de obra portuaria, ejercerá la intermediación y controles a que se refieren el artículo 24 de la Ley 16.246 y el 26 de este reglamento.
- d) Supervisar, dentro del ámbito de sus competencias y en coordinación con la Capitanía del Puerto, las tareas de estiba, desestiba, carga, descarga y conexas, tanto a bordo como en tierra, que el personal de los registros a su cargo desarrolle, a efectos de que las mismas se efectúen en cumplimiento de lo dispuesto por la Ley 16.246, artículo 36 y las demás normas legales o reglamentarias.
A tales fines tendrá facultades sancionatorias y disciplinarias sobre los empleadores y los trabajadores a su cargo, de acuerdo con lo que dispone la Ley 16.246, en su artículo 38 literal d) y el presente reglamento. El régimen disciplinario deberá ser aprobado por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- e) Informar al Poder Ejecutivo en todo lo relativo a los servicios a su cargo, proponiéndole el dictado de las normas reglamentarias de trabajo y condiciones en que se desarrollará el mismo. Esta facultad se ejercerá estrictamente en consonancia con lo establecido en el inciso tercero del artículo 27 de la Ley 16.246 y sin menoscabo de las atribuciones que los artículos 16, 17 y 18 de dicha Ley confieren al Capitán del Puerto, tal como se expresa en el literal k) siguiente.
- f) Unificar, racionalizar y depurar los registros de trabajadores que componen las Bolsas de Trabajo por ella administradas (artículo 28 de la Ley 16.246) con el asesoramiento previo de las Comisiones Tripartitas.
- g) Resolver como órgano de alzada las cuestiones legales y reglamentarias que supongan una divergencia interpretativa o un conflicto de intereses entre los empleadores y los trabajadores de los registros a su cargo así como las cuestiones disciplinarias sin perjuicio de las competencias de las Comisiones Tripartitas y de lo dispuesto en el Decreto-Ley especial Nº 6.
Será de aplicación asimismo lo expresado en el inciso segundo del literal e) de este artículo.
- h) Dictar en el caso de situaciones no previstas en las reglamentaciones, las normas provisorias correspondientes, las que, sin perjuicio de su ejecución inmediata, se someterán a la aprobación



del Poder Ejecutivo, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 27, inciso tercero, de la Ley 16.246.

Las reglamentaciones a que se refiere este literal serán las de carácter interno de ANSE y relativas a los registros a su cargo, siendo de aplicación lo expresado en el inciso segundo del literal e) de este artículo y lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 24 de la Ley 16.246.

i) Controlar, en el ámbito de sus competencias, el cumplimiento de las leyes relativas a la prevención y reparación de accidentes de trabajo, horarios establecidos por la Capitanía del Puerto para los trabajos portuarios, descanso semanal, licencias, feriados, sueldo anual complementario y otras normas análogas, para todos los componentes de la mano de obra portuaria.

j) Propender el adiestramiento del personal integrante de los registros a su cargo y en cuanto corresponda, a su readaptación profesional, proporcionándoles una adecuada formación profesional.

A los efectos podrá contar con la colaboración del Centro de Capacitación Portuaria de la ANP, quien deberá prestarle el máximo apoyo en estas tareas.

k) Coordinar sus actividades con los demás servicios portuarios, en particular la Capitanía del Puerto, prestando toda la colaboración que se le requiera.

En el caso de posibles conflictos derivados de la operatoria portuaria en que se vean implicados trabajadores de sus registros, se estará a lo dispuesto en el inciso cuarto del artículo 75 de este reglamento.

Artículo 31: Relación de ANSE con el Poder Ejecutivo

ANSE se relacionará con el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en lo que refiere a sus cometidos laborales y a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en lo referente a sus funciones en la operativa portuaria.

Se entienden por cometidos laborales de ANSE, los siguientes:

A) La administración de los registros a su cargo.

B) Controlar el cumplimiento de las normas en materia salarial, de accidentes de trabajo, horarios, descanso semanal, licencias, feriados, sueldo anual complementario, Seguridad Social, Seguridad en el trabajo y otras normas análogas.

C) Propuesta del dictado de normas reglamentarias de trabajo para los integrantes de los registros a su cargo y condiciones en que se desarrollará el mismo, en temas que no afecten directamente a la operativa portuaria.

D) Aplicación del régimen disciplinario que le compete.

E) Integración y funcionamiento de las Comisiones Tripartitas.

F) Resolución de cuestiones que, como órgano de alzada, le corresponden.

G) Recaudación y posterior versión, en su caso, de los importes de retribuciones y cargas sociales que le competen.

Se entienden como funciones de ANSE en la operativa portuaria, las siguientes:

1) Supervisión, en coordinación con el Capitán del Puerto, de las tareas que el personal a su



cargo desarrolle en el puerto de Montevideo.

2) Resolución de los conflictos derivados de la ejecución de tareas en la operación portuaria por los trabajadores a su cargo.

3) La propuesta de capacitación del personal a su cargo.

4) El mantenimiento del registro de mano de obra portuaria.

5) Coordinación y colaboración con otros órganos y organismos afectados a la operación y policía portuaria.

6) Propuesta del dictado de normas reglamentarias de trabajo para los integrantes de los registros a su cargo y condiciones en que se desarrollará el mismo, en temas que afecten directamente a la operativa portuaria.

7) La administración de sus medios humanos y materiales, operativos y administrativos, en cuanto se ponen a disposición de la operación portuaria.

El ejercicio de funciones y competencias relativas a la administración del patrimonio y presentación de presupuestos y rendición de cuentas de ANSE, se hará por ante los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social y de Transporte y Obras Públicas.

Artículo 32: Los registros a cargo de ANSE

ANSE administrará los registros de las Bolsas de Trabajo a su cargo, existentes en el puerto de Montevideo.

Decláranse cerrados, a partir del 31 de agosto de 1990, todos los registros de estas Bolsas de Trabajo.

La Bolsa de Trabajo de Estiba en el puerto de Montevideo, estará integrada por los registros indicados en el artículo 7º del Decreto-Ley especial Nº 6 de 14 de marzo de 1983.

El Poder Ejecutivo, a solicitud de los empleadores del puerto de Montevideo que hayan prestado servicios a más del cincuenta por ciento (50%) del tonelaje de mercaderías movido en el año anterior y representen más de un tercio de las empresas habilitadas, podrá reabrir el registro de Estiba "A" para proveer vacantes cuando el número de sus integrantes haya caído por debajo del cincuenta por ciento (50%) con relación al existente al 31 de agosto de 1990.

Las Bolsas de Trabajo de Capataces, Apuntadores y Guardianes estarán integradas por quienes revisten en los registros respectivos.

Los conflictos y divergencias de trabajo, en las operaciones en que intervenga personal de las Bolsas de Trabajo a cargo de ANSE, serán fallados de inmediato y en el lugar, por los empleados de ANSE afectados a la dilucidación de los mismos.

En ningún caso las divergencias motivarán la detención de las tareas, las que deberán continuar sin perjuicio de la posterior tramitación del caso ante la Comisión Tripartita y de la instancia ante ANSE como órgano de alzada.

El Poder Ejecutivo, determinará, con el asesoramiento de ANSE, el procedimiento de integración y



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

normas de funcionamiento de las Comisiones Tripartitas para los registros a su cargo, a que hace referencia el artículo 44 de la Ley 16.246.

Artículo 33: Patrimonio de ANSE

ANSE preparará su presupuesto anualmente y lo someterá, antes del 30 de setiembre de cada año, a la aprobación del Tribunal de Cuentas de la República.

Antes del 1º de abril de cada año, rendirá cuentas al mismo Tribunal, de la administración de los fondos.

Asimismo enviará copias de los proyectos de presupuesto y rendición de cuentas a los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social y de Transporte y Obras Públicas, para su informe previamente a la remisión al Tribunal de Cuentas de la República. El Poder Ejecutivo ordenará su oportuna publicación.

Los gastos de ANSE se solventarán con los aportes de los usuarios y los demás recursos previstos por los literales A y C, éste último en tanto corresponda, del artículo 34 del Decreto-Ley especial Nº 6 de 14 de marzo de 1983.

Los aportes de los usuarios se integrarán con los porcentajes que fije el Poder Ejecutivo y que se calcularán sobre los salarios en que intermedie ANSE para ser abonados a los jornaleros.

Para la fijación de estos porcentajes, el Poder Ejecutivo tendrá en cuenta los posibles remanentes de fondos de ejercicios anteriores y comprobará la adecuación de la estructura de ANSE a sus necesidades reales, a efectos de no elevar innecesariamente los costos portuarios.

Artículo 34: Registro de estibadores y guincheros a cargo de ANSE

ANSE propondrá al Poder Ejecutivo, cuando éste lo requiera para la ordenación de la operativa portuaria y con el previo asesoramiento de la Comisión Tripartita respectiva, las normas y condiciones de trabajo a que se refiere el artículo 29 de la Ley 16.246.

Para hacer efectivo lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 30 de la Ley 16.246, los empleadores podrán seleccionar a los integrantes de los registros a que se refiere este artículo, hasta tanto existan trabajadores disponibles en los mismos. Una vez agotados los trabajadores de los registros, se estará a lo dispuesto en el artículo 45 del Decreto-Ley especial Nº 6.

En el supuesto de que el registros de estibadores y guincheros quedase agotado y no se reabriese según lo establecido por la Ley 16.246 y este reglamento, no resultará necesaria la solicitud de disponibilidad de personal a la que se refiere el citado artículo 45 del Decreto-Ley especial Nº 6.

Artículo 35: Registro de Capataces a cargo de ANSE

La selección de Capataces será libre a partir de la vigencia de la Ley 16.246.

Cuando un empleador designe un Capataz en uso de esta facultad, los Capataces del registro a cargo de ANSE que se designen de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 32 de la Ley 16.246, actuarán bajo las directivas del primero.

Artículo 36: Registros de Apuntadores y Guardianes a cargo de ANSE

Mientras existan Apuntadores de los mencionados en el artículo 28 de la Ley 16.246 el empleador deberá



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

seleccionar uno del registro por cada elemento de carga o descarga (guinche, grúa o similar u otros) sea o no éste del buque en operación, quien actuará siguiendo las instrucciones de aquél.

Asímismo, mientras existan guardianes de los mencionados en dicho artículo, el empleador deberá proceder a la designación de uno de ellos por buque de ultramar durante las operaciones comerciales o industriales y, cuando se hallaren en operaciones, uno por buque de cabotaje.

No se comprenderán en las operaciones industriales las correspondientes a reparación de buques que se efectúen en dique seco o flotante.

CAPITULO IV

LA GESTION DEL DOMINIO PUBLICO Y FISCAL PORTUARIO

Parte 1: Régimen general

Artículo 37: Dominio Público y Fiscal Portuario del Estado

Pertencen al dominio público y fiscal portuario del Estado:

- a) Los terrenos, obras o instalaciones fijas portuarias existentes de titularidad del Estado o de sus Organismos, afectadas al servicio de los puertos, así como las aguas, marítimas o fluviales, contenidas en los límites de los respectivos recintos portuarios.
- b) Los terrenos, obras e instalaciones fijas que el Estado por sí mismo o a través de los Organismos portuarios, en el uso de sus atribuciones, adquieran mediante cualquier acto traslativo de dominio, para el cumplimiento de sus fines, cuando queden asignados a los órganos u organismos pertinentes.
- c) Las obras e instalaciones fijas que el Estado o sus Organismos portuarios realicen sobre dicho dominio.
- d) Los terrenos, obras e instalaciones fijas de señalización marítima, asignados a los Organismos portuarios para esta finalidad.
- e) Las obras construidas por los titulares de una concesión de dominio público o fiscal portuario o una concesión de servicio portuario, en su caso.

Las referencias de este reglamento al “dominio portuario”, deben entenderse hechas al “dominio público y fiscal portuario estatal”.

Artículo 38: Dominio Portuario. Competencias

La atribución de competencias en materia de conservación y vigilancia del dominio público y fiscal portuario, así como la gestión de su utilización se entenderá hecha a favor del MTOP, la ANP o, en su caso, de los organismos portuarios a los que se encuentre asignado el bien.

La ocupación y utilización del dominio público y fiscal portuario se ajustará a lo previsto en la Ley 16.246, su reglamentación y normas complementarias, sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación nacional respectiva.



Artículo 39: Condiciones de utilización

Las concesiones, permisos o autorizaciones de uso del dominio público o fiscal portuario estatal, se otorgarán de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 11, 12 y 13 de la Ley 16.246 y en el presente reglamento.

El otorgamiento de estos derechos se entenderá siempre sin perjuicio del derecho de terceros.

La utilización del dominio público o fiscal portuario estatal, en casos que requieran la construcción de obras o instalaciones fijas o la realización de inversiones para su mejoramiento que incrementen su valuación cuantitativa, exigirá en todo caso el otorgamiento de una concesión, en los términos y condiciones correspondientes.

La utilización del dominio público o fiscal estatal en las zonas de expansión, influencia o interés portuarios que al efecto se definirán por la planificación, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 4 de este reglamento, requerirá en todo caso el otorgamiento de una concesión.

La utilización del dominio público o fiscal portuario estatal, cuando no requiera la realización de inversiones para el uso al que se destine, salvo las relativas a instalaciones móviles o desmontables o a mejoras de carácter tal que no afecten en forma directa a la actividad a la que se destina o a su administración, exigirá en todo caso el otorgamiento de un permiso o, eventualmente, una concesión atendiendo a las circunstancias del caso.

El ejercicio de una actividad o la habilitación para su cumplimiento en la prestación de servicios portuarios que no constituya por su naturaleza objeto de una concesión o permiso, requerirá el otorgamiento de una autorización.

Las concesiones que afecten un espacio territorial dentro del recinto portuario (muelles, explanadas, depósitos, rada, etc.), sólo podrán otorgarse si el concesionario realiza a su costo, nuevas obras que impliquen la prestación de nuevos servicios o la ampliación de los ya existentes.

Los permisos o autorizaciones que se otorguen de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 16.246, su reglamentación y normas complementarias, no podrán implicar, en ningún caso, la atribución exclusiva a una o varias empresas de la explotación de los muelles comerciales de la ANP.

En ningún caso, el uso de los muelles y de las grúas estatales existentes podrá constituir un monopolio de hecho en manos de agentes privados.

Lo expresado en los incisos anteriores, no impedirá sin embargo que se pueda operar en condiciones de concurrencia o alternancia.

Los depósitos de primera línea de los muelles estatales existentes, se entenderán asociados a la operación de los mismos, quedando por lo tanto incursos en su régimen de gestión. Se exceptúan de lo anterior los depósitos especializados o asociados a un muelle especializado, así como los que, en lo sucesivo, se pudieran especializar por su inclusión en la planificación portuaria o que pudieran ser objeto de acuerdos internacionales.



Artículo 40: Necesidad de habilitación e inscripción para operar en concesiones, permisos o autorizaciones del dominio portuario

La habilitación y correspondiente inscripción en el Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios, no eximen de la necesidad de obtener las concesiones, permisos o autorizaciones pertinentes para la utilización de bienes del dominio público o fiscal portuario.

Las concesiones, permisos o autorizaciones otorgadas a tenor de lo dispuesto en la Ley 16.246, su Reglamentación y demás normas aplicables, no eximen a sus titulares de la obligación de estar habilitados e inscriptos en el Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios, ni de dar cumplimiento, en su caso, a los requisitos y condiciones que se establezcan para el inicio efectivo de las actividades, ni de obtener las licencias, permisos y otras autorizaciones que sean exigibles por la Autoridad Administrativa.

El trámite de inscripción a que se refiere el inciso anterior, no requerirá más documentación que la complementaria, en su caso.

Los pliegos de condiciones para el otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones, sea cual sea su objeto, no podrán oponerse a lo que se disponga en el reglamento de habilitación de empresas prestadoras de servicios portuarios.

Artículo 41: Concesiones previas, fuera del dominio portuario

El otorgamiento de concesiones permisos o autorizaciones para el uso del dominio público o fiscal portuario estatal en actividades amparadas por otra concesión administrativa, otorgada por el Estado o entidades estatales competentes para actividades extractivas, energéticas o industriales, se podrá hacer de forma directa y por un plazo igual al que reste para la caducidad de la anteriormente otorgada, siempre que existan, a juicio de la Administración Portuaria razones de interés público y sin perjuicio de que se deba cumplir con los requisitos necesarios para la solicitada y de dar al procedimiento la obligatoria publicidad.

Cuando el objeto de una concesión, permiso o autorización de uso del dominio público o fiscal portuario, extinguida por el transcurso del plazo previsto para ella, fuese una actividad amparada por otra concesión otorgada por el Estado o entidades estatales competentes para las actividades antes referidas y por un plazo superior, su titular tendrá el derecho a que se le otorgue una nueva concesión, permiso o autorización para el uso de las instalaciones y bienes portuarios objeto de la que haya expirado, por un período de tiempo igual al que reste de vigencia para la otra. En el caso de producirse la prórroga de ésta última, será facultativo de la Administración Portuaria el otorgamiento de prórroga, en las nuevas condiciones que establezca.

En todo caso será condición necesaria para el otorgamiento o ampliación del plazo de vigencia de concesiones, permisos o autorizaciones de uso del dominio público y fiscal portuario, en los supuestos contemplados en este artículo, que se mantenga la misma actividad y el fin de interés público para los que el Estado o entidades estatales concedieron la suya y que el titular mantenga el cumplimiento de las condiciones que se le impusieron en su otorgamiento.

La pérdida de la concesión otorgada por el Estado o entidades estatales por causas de incumplimiento del titular, significará a su vez la pérdida de la concesión del uso del dominio público o fiscal portuario, sin derecho a indemnización alguna, al desaparecer la causa que la motivó en sus especiales condiciones.

En caso de que la Administración Portuaria efectúe un llamado público para otorgar nueva concesión de



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

esos bienes, el anterior titular podrá optar a ella en libre concurrencia.

Artículo 42: Restricciones al uso del dominio portuario.

Dentro de los recintos portuarios, sólo podrán llevarse a cabo por los particulares aquellas actividades, construcciones o instalaciones que sean acordes con los usos y planificación portuarios y con la legislación, su reglamentación y normas complementarias.

En especial se prohíben aquellas instalaciones o edificaciones que se destinen a residencia o habitación permanente, tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión, tendido de cualquier línea aérea o subterránea o publicidad de cualquier tipo, no autorizadas por la Administración Portuaria. A los efectos no se considera publicidad los carteles informativos y los rótulos indicadores relativos a establecimientos o empresas, concesionados, permitidos o autorizados, que se coloquen dentro o en los límites del área otorgada.

Cualquier actividad, instalación o construcción que pueda resultar potencialmente peligrosa para el medio ambiente, deberá ser puesta en conocimiento de la Administración Portuaria, a efectos de su control expreso. En todo caso, la Administración Portuaria ejercerá la más estricta vigilancia sobre estas situaciones y exigirá que se tomen las debidas precauciones para minimizar y compatibilizar el impacto ambiental.

Parte 2: Régimen de otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones del uso del dominio portuario y de los servicios

Artículo 43: Otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones a personas de derecho público

De acuerdo a lo dispuesto en el numeral 1) del literal B) del artículo 11 de la Ley 16.246, se podrán otorgar a personas de derecho público, concesiones, permisos o autorizaciones de uso del dominio portuario, así como para la prestación de servicios portuarios, en su caso, inherentes al objeto de dichas concesiones, permisos o autorizaciones.

Las concesiones, autorizaciones o permisos a las personas de derecho público, podrán no generar canon por aquellos bienes del dominio portuario en los que la Administración Portuaria no haya hecho inversiones, debiendo, por el contrario, resarcir mediante el pago de cánones por aquellas infraestructuras que se pongan a su disposición.

Por los servicios portuarios que efectivamente se les prestaren, se les cargará el valor general de la tarifa portuaria o precio que corresponda, de acuerdo con lo que se dispone en el régimen económico del dominio portuario, contenido en este reglamento.

En todo caso, se estará sujeto a las condiciones del artículo 39 y las restricciones al uso e instalaciones del artículo 42, ambos de este reglamento.

Artículo 44: Concesiones. Procedimientos

El procedimiento para otorgar las concesiones de uso del dominio público o fiscal portuario estatal, se promoverá de oficio por la Administración portuaria o por particulares interesados en su obtención.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

El procedimiento estará sujeto a lo dispuesto en la Ley de Contabilidad y Administración Financiera en su texto ordenado, aprobado por Decreto 95/991 de 26 de febrero de 1991 (TOCAF) y en el Decreto 500/991 de 27 de setiembre de 1991, sobre normas generales de actuación administrativa.

El procedimiento a seguir, en ambos casos, será el que se explicita en los artículos siguientes.

Artículo 45: Procedimiento de oficio

Si la iniciativa surge de la Administración, será otorgada mediante el procedimiento de licitación pública o abreviada, en su caso.

La Administración Portuaria solicitará al Poder Ejecutivo la autorización para proceder al llamado pertinente, mediante solicitud fundada, acompañada de los estudios técnicos, económicos y de oportunidad que aconsejen la concesión, así como de los requisitos a cumplir por los solicitantes y proyecto de pliego de condiciones.

En los pliegos se establecerán criterios de calificación y evaluación relativos, en su caso, a:

- Cumplimiento por la empresas de los requisitos de habilitación para la prestación de servicios portuarios
- Experiencia en la prestación de servicios o utilización de activos del tipo de los a concesionar
- Capacidad económica para el desarrollo del proyecto
- Capacidad de aportación y captación de mercados
- Posibles avances tecnológicos que aportarían
- La relación entre el espacio requerido y la inversión proyectada, todo ello en consonancia con el avance tecnológico que represente el proyecto y el nivel de servicios que oferte, en relación con los otros que participan en la licitación.

Las concesiones, autorizaciones o permisos serán otorgados por la Administración Portuaria, con la aprobación del Poder Ejecutivo.

En tanto no se terminen las obras e instalaciones proyectadas, en los plazos y condiciones establecidos en la concesión, la Administración podrá declarar su caducidad.

Artículo 46: Procedimiento a instancia de terceros

Cuando el procedimiento se inicie a instancia de parte interesada, sin perjuicio de la aplicación de las normas generales de actuación administrativa, se deberá dar cumplimiento a los siguientes requisitos:

A) Presentación de solicitud, con datos identificativos de la empresa, descripción detallada de la actividad a desarrollar y relación de la documentación técnica y económica que se adjunta a la solicitud y que será, como mínimo, la que sigue.

B) Estudio de factibilidad y oportunidad de la actividad que desea desarrollar, que constará de:

1) Memoria explicativa detallada de la actividad, incluyendo los motivos por los que se elige un puerto concreto para su implantación y si significa un nuevo servicio a prestar o la mejora de otro u otros existentes. Otros datos de interés en el contexto nacional, regional o internacional.



- 2) Estudio de mercado para la actividad.
 - 3) Inversión total a realizar, con sus plazos de aplicación.
Inversiones o acciones que debe realizar el Estado, en su caso.
 - 4) Plazo que se prevé para la concesión, fundamentando su determinación.
 - 5) Estudio de amortizaciones de la inversión.
 - 6) Estados previsionales de ingresos y gastos.
 - 7) Estados previsionales de origen y aplicación de fondos.
 - 8) Beneficios generales y particulares que comportará el ejercicio de la actividad.
- C) Proyecto básico, que constará de:
- 1) Memoria técnica, con expresión justificada de la zona portuaria que se desea ocupar o utilizar, descripción de las instalaciones y obras a realizar y presupuesto estimado para las mismas.
 - 2) Planos generales de emplazamiento de las obras e instalaciones.
 - 3) Planos generales de las obras e instalaciones.
 - 4) Planos de conexión con las infraestructuras portuarias y, en su caso, con las de otros modos de transporte fuera del recinto portuario, necesarias para el desarrollo de la actividad.
 - 5) Estudio de influencia en el mantenimiento o conservación de las infraestructuras portuarias afectadas por la actividad.
 - 6) Estudio de impacto ambiental.
 - 7) Plazo de presentación del proyecto de construcción, caso de ser concesionarios.
 - 8) Plazo de ejecución de las obras e instalaciones.
 - 9) Plazo de inicio de la actividad, a partir de la notificación de la concesión.

En el caso de que la concesión no represente la construcción de nuevas obras o instalaciones o sólo corresponda mejora de las existentes, el proyecto técnico se adaptará a estas circunstancias.

Si la concesión a otorgar tiene por objeto la prestación de un servicio portuario de los definidos en el artículo 9, el proyecto técnico se referirá a las condiciones de prestación del servicio, los medios técnicos aportados, su idoneidad y competitividad, su nivel tecnológico y el grado de actualidad de los diseños y construcción de dichos medios.

D) Otra documentación de interés.

La Administración Portuaria, con la solicitud y documentación del interesado, acompañada de su propio informe, dará comienzo a la tramitación del procedimiento, en los términos detallados en el artículo 45 de este reglamento.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

Los pliegos de condiciones puntuarán o valorarán, en su caso, de manera preferente al interesado titular de la iniciativa.

Artículo 47: Transmisiones. Derechos del Estado

Las concesiones podrán transmitirse por actos inter vivos, previa autorización de la Administración Portuaria, que requerirá, a su vez, la aprobación del Poder Ejecutivo.

La solicitud de autorización será fundada, deberá adecuarse a las limitaciones a la transmisión que se hubieran establecido, en su caso, en los pliegos concesionales y contener las condiciones negociales pactadas para la transmisión, acreditadas mediante documentación fehaciente.

Si el cesionario ofrece las mismas seguridades de cumplimiento de las condiciones concesionales y de habilitación para la prestación de servicios portuarios, se podrá autorizar la transmisión, pudiendo la Administración ejercer derecho de preferencia sobre ella, recuperando la concesión en el mismo precio y condiciones pactadas.

En el supuesto de transmisión de una concesión en virtud de remate judicial, la Administración podrá ejercer los mismos derechos de preferencia anteriormente citados.

Artículo 48: Derechos reales y otros derechos de terceros

La constitución de derechos reales u otros derechos de garantía sobre bienes susceptibles de tales derechos, afectados a concesiones, deberá ser autorizada por la Administración Portuaria, con la aprobación del Poder Ejecutivo, pudiendo ser denegada, si se considera que resulta un riesgo para el interés público o la oferta de servicios portuarios que motivó su otorgamiento.

En todo caso el titular de derechos sobre bienes afectados a una concesión, se obligará en documento público a que, en caso de ejecutar sus derechos por incumplimiento del concesionario, estará sujeto a los de preferencia de la Administración antes referidos.

Artículo 49: Condiciones concesionales. Caducidad y rescate

Las condiciones concesionales deberán contener obligatoriamente:

A) Los servicios anexos o complementarios cuya explotación corresponda al concesionario, que serán establecidos, en cada caso, en forma expresa.

B) El plazo de concesión, que no podrá exceder de treinta años y que podrá prorrogarse por decisión del Poder Ejecutivo y en las nuevas condiciones que imponga, previo asesoramiento de la Administración Portuaria.

C) Las condiciones concesionales correspondientes al rescate de la concesión, que serán:

a) Al finalizar el plazo concesional, la Administración accederá a la plena disposición de los bienes, construcciones e instalaciones fijas, sin costo para ella.

b) En caso de que las construcciones o instalaciones resulten obsoletas por el avance tecnológico o no interesantes para la Administración, ésta podrá optar por requerir al concesionario el retiro o la demolición parcial o total de lo construido o instalado, hasta la



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

devolución de las cosas al estado primitivo en que se otorgó el o los bienes objeto de concesión. En el supuesto de que el concesionario no actuara en consecuencia, la Administración Portuaria podrá proceder subsidiariamente, por sí o a través de terceros y a cargo de aquél.

c) Se podrá proceder al rescate cuando existan razones fundadas de planificación portuaria o interés público que lo hagan necesario o conveniente, mediante justa indemnización al concesionario, que tendrá especialmente en cuenta la amortización de la inversión y la obsolescencia y la rentabilidad, para el avalúo de las obras e instalaciones no amortizadas.

d) El incumplimiento de las condiciones concesionales, previa intimación de la Administración Portuaria y transcurrido un plazo de tres meses, habilitará a la Administración concedente a declarar por sí, en vía administrativa, la caducidad de la concesión sin derechos para el beneficiario y en las condiciones recogidas en los literales a) y b) anteriores.

Artículo 50: Permisos

Los permisos de ocupación o los de uso de bienes del dominio público o fiscal portuario estatal, sólo podrán otorgarse en las circunstancias previstas en el art. 39 de este reglamento, siempre que no se opongan a la planificación portuaria.

Podrá asimismo otorgarse mediante permiso, la prestación, en forma accidental o urgente, de un servicio portuario.

Se otorgarán por acto unilateral de la Administración, por tiempo limitado y precariamente, siendo revocables en todo momento por razones de interés público, sin derecho a indemnización alguna.

Los permisos serán nominativos e intransferibles y no serán objeto de rescate, ni regirá para la intimación de la Administración, el plazo previsto para las concesiones en el artículo 49 C) d) de este reglamento.

Lo expresado es sin perjuicio de la facultad de la Administración de declarar en todo momento las caducidad del permiso, por incumplimiento del permisionario.

Artículo 51: Procedimiento para otorgar de permisos

El procedimiento para otorgar un permiso de uso o de ocupación del dominio portuario podrá iniciarse a instancia de parte interesada o, excepcionalmente, de oficio cuando medien razones de interés general.

Cuando sea a petición del interesado, éste presentará memoria explicativa del uso a dar a los bienes fiscales y detallando, en su caso, el tipo de instalaciones a emplazar y el tiempo por el que desea obtener el permiso.

La Administración Portuaria estudiará la oportunidad y viabilidad del proyecto y en caso de que se ajuste a lo dispuesto en la legislación y reglamentación vigentes, procederá a dar publicidad a la solicitud.

Instruido el expediente, la Administración Portuaria lo elevará al Poder Ejecutivo para su aprobación, previamente al otorgamiento.

Artículo 52: Condiciones de otorgamiento del permiso

Las condiciones de otorgamiento contemplarán obligatoriamente los aspectos siguientes:



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

A) Que sus beneficiarios deberán estar, previamente al inicio de sus actividades, habilitados e inscriptos en el Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios, salvo que por resolución expresa de la Administración Portuaria, aprobada por el Poder Ejecutivo, se le dispense de ello por tratarse de una actividad específica, temporal o que no represente la prestación de servicios portuarios.

En este caso, el beneficiario deberá presentar ante la Administración Portuaria declaración jurada de que no llevará a cabo actividad alguna que pueda considerarse servicio portuario, ni acto alguno contrario al régimen de libre competencia de las empresas prestadoras de servicios portuarios.

B) Las condiciones de plazo, revocación y caducidad, de acuerdo a lo contemplado e el artículo 49 de este reglamento.

La Administración Portuaria determinará, mediante resolución fundada y con audiencia del beneficiario, las causas de revocación o caducidad y emitirá la resolución correspondiente, en la que concederá al beneficiario un plazo para la devolución de las cosas a su estado primitivo. En el supuesto de que el beneficiario no actuara en consecuencia, la Administración Portuaria podrá proceder subsidiariamente, por sí o a través de terceros y a cargo del mismo.

El plazo de otorgamiento de los permisos no podrá exceder de tres (3) años y no podrá ser objeto de prórroga, salvo que se cumplan las dos condiciones siguientes:

a) Que la Administración Portuaria no necesite el bien objeto del mismo, para el cumplimiento inmediato de sus fines.

b) Que quede desierto un llamado público a interesados, en las nuevas condiciones que establezca la Administración Portuaria.

El trámite de prórroga se iniciará a petición del beneficiario, antes de expirar el plazo de su permiso y con el tiempo necesario para no tener que detener su actividad, en el caso de concederse la misma.

Artículo 53: Autorizaciones

Compete a la Autoridad Portuaria, con la aprobación del Poder Ejecutivo, el otorgamiento de autorizaciones para el cumplimiento de actividades o la prestación de servicios portuarios, que no sean objeto de concesión.

Los actos de autorización se regularán por lo establecido en los artículos 11, 12 y 13 de la Ley 16.246 y las normas específicas en la materia, que constituirán el reglamento de habilitación de empresas prestadoras de servicios portuarios

Las autorizaciones se concederán por un plazo determinado, que no podrá exceder de cinco (5) años, pudiendo ser renovadas. Los pliegos o el Reglamento de Habilitación de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios especificarán los plazos en cada caso.

Parte 3: Régimen económico de la utilización del dominio público y fiscal portuario estatal y de la prestación de servicios portuarios

Artículo 54: Objetivos

Serán objetivos del régimen económico a aplicar a la gestión del dominio portuario y a la prestación de



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

servicios por parte de los órganos y organismos del Estado, los siguientes:

A) PARA LOS INGRESOS:

- La generación de recursos financieros procedentes del giro de la propia actividad, derivados del otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones o de la prestación, en su caso, de los servicios portuarios, que cubran sus gastos finalistas sin gravar las rentas generales del Estado.
- La búsqueda de un equilibrio en la recaudación, de forma que se cubran los costos necesarios y se permita el establecimiento de políticas comerciales en la oferta de servicios y facilidades portuarias, pero sin dar cobertura a costos de ineficiencia.
- La obtención de una discreta rentabilidad global del sistema que permita su amortización y renovación, preservando siempre el principio de administrar sin fines de lucro.

B) PARA LOS GASTOS:

- Subvenir a las necesidades de cobertura de los costos derivados de:
 - a) La administración, conservación, desarrollo y explotación de los puertos.
 - b) Las cargas financieras derivadas de la financiación de posibles operaciones de crédito.
 - c) La depreciación de sus bienes e instalaciones.
 - d) El discreto rendimiento de la inversión neta en activos fijos.

Estos objetivos se alcanzarán con:

- La redacción de un correcto cuerpo normativo tarifario, que establezca y regule los supuestos de obtención de ingresos.
- La cuantificación oportuna de los niveles tarifarios, adaptados a los costos, que obligatoriamente se llevarán en cada puerto.
- La presupuestación de los gastos, acorde con la planificación y el funcionamiento de los servicios.

Artículo 55: Tipos de precios a pagar en la actividad portuaria

A los efectos de este reglamento y para adaptar la denominación de los precios portuarios a la nomenclatura internacional, las distintas modalidades de precios serán, según su conceptualización y aplicación:

Cánones: Se derivan de la efectiva puesta a disposición de bienes del dominio portuario, para el uso, ocupación o aprovechamiento de las actividades portuarias.

Deberán ser aprobados por el Poder Ejecutivo, dándose cumplimiento a las formalidades de estilo.

Tarifas: Se derivan de la efectiva prestación de servicios por la Administración Portuaria.

Deberán ser aprobadas por el Poder Ejecutivo. La Administración Portuaria podrá, en el marco del tarifario aprobado, aplicar su nivel en forma acorde a lo requerido por la política comercial de



los puertos.

Precios: Se entienden por tales, a efectos de este reglamento, los aplicados por terceros por la prestación efectiva de servicios portuarios, para la que se encuentren debidamente habilitados. Su establecimiento será de libre responsabilidad de los prestadores de servicios, debiendo, en su caso, estar enmarcados en el límite superior de las tarifas máximas que se dicten por el Poder Ejecutivo, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 16.246 y su reglamento.

Artículo 56: Cánones. Ambito de aplicación.

A) La efectiva puesta a disposición de los particulares de bienes asignados al dominio portuario, devengará el correspondiente canon en favor de la Administración Portuaria, sin perjuicio de las tarifas o precios que correspondan por la prestación de servicios a través de su utilización.

B) La ocupación o aprovechamiento del dominio portuario, a través de concesiones o permisos, estarán sujetos a canon en favor de la Administración Portuaria, sin perjuicio de los precios que correspondan por la prestación de servicios a través de su utilización.

C) La efectiva puesta a disposición de los particulares de bienes asignados al dominio portuario para el desarrollo de actividades de las definidas en el artículo 5 de este reglamento, devengará el canon que corresponda por la aplicación del literal A) anterior.

Artículo 57: Tarifas. Ambito de aplicación.

La prestación efectiva de servicios o suministros por la Administración Portuaria, devengará la correspondiente tarifa.

Artículo 58: Precios

La prestación de servicios o suministros por personas físicas o jurídicas de derecho privado, estará sujeta a precios estipulados y libremente fijados a priori de la prestación.

Los prestadores de servicios o suministros, tendrán la obligación de detallar a los usuarios las partidas que componen el precio a facturar, por cada uno de ellos.

En ningún caso se admitirá el traslado al usuario de sobrecostos eventuales por prestaciones o suministros contemplados en el precio.

Artículo 59: Tarifas máximas.

Cuando así lo requiera el nivel de competitividad de los puertos, el Poder Ejecutivo podrá establecer tarifas máximas para aquellos servicios portuarios que correspondan.

Los precios facturados por los prestadores de servicios portuarios tendrán, como límite superior, el valor de estas tarifas máximas.

Estas tarifas, así como la actualización de su nivel, se elaborarán por la Administración Portuaria, por sí o a requerimiento del Poder Ejecutivo y se presentarán a aprobación del mismo.

Las tarifas máximas podrán incluirse en las cláusulas de una concesión, permiso o autorización



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

determinados, en virtud de sus condicionamientos o, en otro caso, ser establecidas con carácter general, para el obligado cumplimiento por cuantos presten el servicio o suministro a que se refieran.

Artículo 60: Cobro de derechos de la Administración Portuaria

El cobro de precios públicos estará sujeto al régimen general establecido.

La Administración Portuaria podrá tomar medidas contra el buque, sus propietarios, armadores, representantes, agentes o consignatarios, para efectivizar el cobro de cantidades adeudadas que a cada uno corresponda.

La circunstancia anterior deberá recogerse en el cuerpo normativo tarifario.

Asimismo el cuerpo normativo tarifario establecerá los procedimientos, modalidades y plazos de facturación de cánones y tarifas a las mercaderías y al pasaje.

En ningún caso se facturarán por la administración cánones o tarifas por los bienes públicos que no se pongan a disposición o los servicios que no se presten, en forma efectiva, respectivamente.

Artículo 61: Bonificaciones y Exenciones

El cuerpo normativo tarifario podrá proponer bonificaciones o exenciones del pago de cánones y tarifas para los casos excepcionales de buques y cargas que, por aplicación de regímenes estatales especiales, convenios de reciprocidad o interés público, se considere oportuno.

También podrá disponer que los pagos correspondientes a servicios prestados por la Administración Portuaria a órganos u organismos del Estado u ordenados por ellos, se hagan efectivos con cargo a los presupuestos correspondientes, de forma de no gravar de forma innecesaria la economía finalista de los puertos.

Estas excepciones deberán ser expresamente aprobadas en cada caso por la Autoridad competente y, en defensa de la igualdad de trato para cuantos actúan en un régimen de libre competencia, será necesario dar cuenta al Poder Ejecutivo, mediante informe fundado de la Administración Portuaria, para el establecimiento de cualquier otra modificación al nivel de cánones y tarifas portuarias, en los términos recogidos en este reglamento.

Artículo 62: Cuerpo normativo tarifario

Compete a la ANP, con el asesoramiento, en su caso, de las administraciones de otros puertos comerciales de la República, la elaboración del Cuerpo Normativo Tarifario General de los Puertos del Uruguay.

El tarifario, que será aprobado por el Poder Ejecutivo, contendrá:

- Las definiciones de conceptos partidas o unidades que intervienen en la normalización y cálculo de los distintos ítems.
- Los ítems de cánones y tarifas a aplicar por todos los conceptos de puesta a disposición general o particular de bienes del dominio portuario, así como por la prestación de servicios y suministros que tenga encomendada la Administración Portuaria.
- Las normas de aplicación de los mismos, con sus casos generales y particulares, para todos o algunos de los puertos comerciales de la República.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

- Las características de cada uno de ellos, que darán motivo a su liquidación.
- El régimen de facturación y recaudación.
- El nivel económico a aplicar, en documento aparte que podrá ser actualizado cuando corresponda, sin modificación del resto de la norma y que será fijado en cada puerto, en función de sus costos y facilidades.

Aprobado por el Poder Ejecutivo, el cuerpo normativo tarifario será de aplicación general en todos los puertos del sistema nacional, a excepción del nivel tarifario, que lo será en forma respectiva y se fijará en cada puerto.

En el caso de que una administración de puerto considere necesario introducir alguna modificación a la norma vigente, la elaborará, fundamentando la necesidad de los cambios a introducir, y la presentará a la aprobación del Poder Ejecutivo, que podrá recabar el asesoramiento, en su caso, de la ANP.

CAPITULO V

LAS ADMINISTRACIONES Y AUTORIDADES PORTUARIAS

Artículo 63: Naturaleza jurídica y competencias de la ANP

La ANP es un Servicio Descentralizado del dominio industrial y comercial del Estado (Artículos 185 y 186 de la Constitución de la República), como tal tiene los poderes de administración que se establecen en las normas legales atributivas de competencia.

En especial le compete:

- a) La administración, conservación y desarrollo del puerto de Montevideo y de aquellos otros puertos que le encomiende el Poder Ejecutivo.
- b) Asesorar al Poder Ejecutivo en materia portuaria, pudiendo presentar iniciativas al respecto.
- c) Prestar servicios portuarios en forma directa o indirecta cuando así lo determine el Poder Ejecutivo.

Artículo 64: Cometidos de administración de la ANP

El ejercicio de las competencias de administración de la ANP, literal a) del artículo 9 de la Ley 5.495 de 21 de julio de 1916, en la redacción dada por el artículo 10 de la Ley 16.246 y sin perjuicio de lo establecido en el inciso primero del artículo 63 de este reglamento, comprenderá en especial:

- Velar por el cumplimiento de la Ley 16.246, su Reglamentación y normas complementarias.
- Aplicar la política portuaria del Poder Ejecutivo, mediante el ejercicio de los instrumentos en ella contenidos.
- Asesorar al Poder Ejecutivo en el establecimiento de políticas e instrumentos para llevarlas a cabo, de forma de mantener el nivel de actualización tecnológica y competitividad de los puertos.
- Adoptar las decisiones necesarias para auxiliar al Capitán del Puerto en su cometido de mantener en funcionamiento los servicios portuarios, con el mayor nivel de eficiencia, productividad y seguridad.



- Dictar y hacer cumplir las normas de carácter administrativo y de funcionamiento de los servicios a su cargo, dando satisfacción a los objetivos de eficacia y eficiencia que la Ley 16.246 establece para las actividades portuarias.
- Tramitar las solicitudes de concesiones, autorizaciones y permisos de quienes las presenten, en los términos legales y reglamentarios.
- Prestar servicios portuarios en las circunstancias y condiciones determinadas en la Ley y el reglamento.
- Proyectar y elevar al Poder Ejecutivo, para su aprobación, el presupuesto anual y el correspondiente Balance de Ejecución Presupuestal, para el puerto de Montevideo y para cada uno de aquellos que le asigne el Poder Ejecutivo.
- Ejecutar el presupuesto de cada puerto, contrayendo los correspondientes compromisos y ordenando los pagos que procedan.
- Elaborar, presentar a aprobación del Poder Ejecutivo y aplicar el cuerpo normativo tarifario para la facturación de aquellos servicios y suministros que preste efectivamente y de los bienes que ponga a disposición de los usuarios y prestadores de servicios.
- Elaborar, presentar a aprobación del Poder Ejecutivo y velar por la aplicación, dentro de sus límites cuantitativos, de las tarifas máximas para la prestación de los servicios, a que se refiere el artículo 59 de este reglamento.
- Llevar a cabo el cobro de la facturación emitida en el ejercicio de su actividad, así como la recaudación de las multas, sanciones o derechos que pudieran corresponderle.
- Optimizar la gestión económica y financiera de cada puerto, de forma que se cubran sus costos y se financie su conservación y desarrollo, al más bajo costo y con las menores cargas financieras.
- Establecer y aplicar la necesaria política de recursos humanos, dentro de los lineamientos de la administración del Estado.
- Diseñar y aplicar los sistemas de organización y métodos necesarios para el cumplimiento de sus cometidos, tratando de minimizar los costos de la gestión, para el abaratamiento de los servicios.
- Ejercer las potestades de derecho público que sean necesarias para el mantenimiento de los servicios portuarios, en el marco de la Constitución y de la Ley.

Artículo 65: Funciones y tareas de conservación de la ANP

El ejercicio de las competencias de conservación de la ANP, literal a) del artículo 9 de la Ley 5.495 de 21 de julio de 1.916, en la redacción dada por el artículo 10 de la Ley 16.246 y sin perjuicio de lo establecido en el inciso primero del artículo 63 de este reglamento, comprenderá en especial:

- Establecer y aplicar la planificación de los mantenimientos de las instalaciones y equipos asignados, para obtener el mejor nivel de puesta a disposición de los mismos al menor costo.
- Realizar las obras y reparaciones necesarias para conservar el recinto portuario y su entorno de señalización, acceso y maniobra en las mejores condiciones de funcionamiento.
- Minimizar y compatibilizar en lo posible el impacto ambiental, a través de su estudio y la aplicación de las medidas necesarias.
- Mantener contactos con otras entidades portuarias y expertos en la materia, para diseñar e implantar nuevos sistemas que abaraten los costos del mantenimiento y aumenten la seguridad de la puesta a disposición de maquinaria y equipos.
- Llevar actualizados los inventarios de activos fijos portuarios, estableciendo la vida útil de los mismos en función de su estado y obsolescencia tecnológica.
- Establecer y aplicar las correspondientes políticas de amortización de activos, de forma de lograr su reposición en el momento oportuno, al más bajo costo financiero y operacional posible.



Artículo 66: Funciones y tareas de desarrollo de los puertos

El ejercicio de las competencias de desarrollo de la ANP, literal a) del artículo 9 de la Ley 5.495 de 21 de julio de 1916, en la redacción dada por el artículo 10 de la Ley 16.246 y sin perjuicio de lo establecido en el inciso primero del artículo 63 de este reglamento, comprenderá en especial:

- Asesorar al Poder Ejecutivo en lo relativo a nuevas oportunidades de prestación de servicios y expansión de los puertos, para su inclusión en la política portuaria nacional.
- Elaborar los planes directores de cada puerto a su cargo, para prever su desarrollo, afectación de espacios futuros e inserción en el Plan General de Desarrollo Portuario, a que alude el artículo 4 de este reglamento.
- Fomentar la investigación, el desarrollo tecnológico y la capacitación de los trabajadores portuarios, para mejorar los servicios y abaratar los costos de prestación.
- Estudiar las posibilidades de intermodalidad en la cadena de transporte en la que se inserta el puerto, para mejorar la eficiencia y el costo final de la misma, logrando una mayor eficacia de la política nacional del transporte.
- Diseñar y aplicar técnicas de mercadeo, en colaboración con los prestadores de servicios, para mejorar la oferta nacional e internacional del puerto y hacerla conocer a los actuales y potenciales usuarios.
- Participar en cadenas internacionales de información portuaria y marítima, para integrarse en el interés de los mercados exteriores, potenciando las informaciones de carácter geográfico, técnico, operativo y estratégico de los puertos uruguayos a ofertar en dichas cadenas.
- Identificar y evaluar nuevas posibilidades de servicios, tratando de interesar a los capitales requeridos para la inversión en mejoras y modernización portuarias.

Artículo 67: Procedimiento para determinar la prestación de servicios portuarios por la ANP

Para el ejercicio de los cometidos atribuidos por el literal c) del artículo 9 de la Ley 5.495 de 21 de julio de 1916, en la redacción dada por el artículo 10 de la Ley 16.246, la ANP actuará en una de las formas siguientes:

A) Solicitar al Poder Ejecutivo la autorización para prestar servicios portuarios, explicitando el servicio de que se trate y la modalidad en que lo hará.

La prestación de servicios en la circunstancia a que se refiere el inciso primero de este literal, deberá cesar cuando la oferta de los mismos por particulares satisfaga las necesidades de la demanda.

B) Cuando el Poder Ejecutivo entienda, en uso de sus atribuciones que resulta necesaria la prestación de servicios portuarios, lo hará saber a la ANP, que estudiará la mejor forma de prestación del servicio y actuará de acuerdo a lo que se dispone en este artículo.

La ANP podrá presentar ante el poder Ejecutivo iniciativa al respecto de lo establecido en el inciso precedente.

Lo dispuesto en los literales A) y B) anteriores es sin perjuicio de la potestad del Poder Ejecutivo para determinar la prestación por la Administración, de cualquier servicio portuario que estime imprescindible por razones de interés público o para la defensa de la economía nacional.

El Poder Ejecutivo podrá determinar la duración de la prestación de un determinado servicio por la ANP, atendiendo a la necesidad y oportunidad de dicha prestación y sin perjuicio de que deba hacerse en libre competencia.

Autorizada la prestación de servicios portuarios y su modalidad por el Poder Ejecutivo, que podrá



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

otorgarla por un período de tiempo determinado, la ANP actuará en consecuencia.

La modalidad a elegir para la prestación directa o indirecta de servicios a que se refiere el citado literal c) del artículo 9 de la Ley 5.495 de 21 de julio de 1916, en la redacción dada por el artículo 10 de la Ley 16.246, será una de las siguientes:

- a) Prestarlos de forma directa y por sus propios medios, si dispone de ellos.
- b) Hacer llamado a contratación de arrendamiento de servicios cuyo objeto sea el suministro de medios materiales y/o humanos, para prestar un servicio bajo su administración directa.
- c) Hacer llamado a contratación del servicio de que se trate, en condiciones de pago de honorarios, bien por períodos fijos o bien por servicios prestados medidos en las unidades que correspondan y, en este caso, por cantidades fijas o por participación en las tarifas a los usuarios que facture la ANP.

En los supuestos b) y c) la ANP podrá poner parte de su patrimonio a disposición del servicio a prestar, en las condiciones que contempla el artículo 11 de la Ley 16.246.

Artículo 68: Prestación de servicios en régimen de excepcionalidad

No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, cuando mediaren razones excepcionales de urgencia que puedan determinar graves perjuicios al interés público, a la economía nacional, al medio ambiente, al comercio exterior de la nación o a la seguridad de las personas, las embarcaciones o las cargas, así como de las instalaciones y equipos portuarios, la ANP podrá ordenar al Capitán del Puerto la toma de decisiones tendientes a solucionar la situación planteada, dando cuenta de inmediato al Poder Ejecutivo, quien determinará la continuidad o no de las medidas adoptadas.

En aplicación de la orden recibida, el Capitán del Puerto podrá emplear los medios con que cuente la Administración Portuaria para actuar o dictar las medidas administrativas conducentes a que se actúe a través de terceros, de acuerdo a lo dispuesto en el inciso quinto del artículo 20 de este reglamento.

Artículo 69: Poderes del Directorio de la ANP

El Directorio de la ANP además de los poderes jurídicos necesarios para el cumplimiento de sus cometidos, para evitar la formación de monopolios de hecho o, en caso de no ser posible, establecer garantías que aseguren su control (literal B) del artículo 13, Ley 16.246) y para impedir la concurrencia desleal a que se refiere el literal C) del mismo artículo, podrá declarar la precariedad o caducidad de concesiones o autorizaciones y acudir en defensa del consumidor, estableciendo la obligatoriedad de mantener por el prestador de servicios y a su cargo, una auditoría externa permanente que rendirá informes a la Administración Portuaria, así como de publicitar los datos necesarios de carácter económico para, asegurando un lícito beneficio por la prestación del servicio, evitar posibles situaciones abusivas.

Los extremos fácticos configurativos de las situaciones de oligopolio u otras que restrinjan el derecho de libertad de elección de los consumidores, o de monopolio de hecho y concurrencia desleal a que se refiere el artículo 13 de la Ley 16.246, literales A), B) y C), se entenderán acreditados por cualquiera de los medios probatorios reconocidos en el derecho y aún aquéllos fundados en presunciones y elementos conjeturales, que permitan inferir con razonable convicción que, en la especie, se dan los supuestos de hecho calificados por los precitados literales de la Ley 16.246.

La comprobación de estas prácticas por empresas prestadoras de servicios portuarios, será considerada



como infracción muy grave, de acuerdo a lo dispuesto en este reglamento.

Artículo 70: Marco funcional de la Capitanía del Puerto de Montevideo

La Capitanía del Puerto de Montevideo funcionará como órgano desconcentrado de la ANP, con autonomía funcional y actuará como autoridad coordinadora de todas las actividades en dicho puerto. Se comunicará con el Poder Ejecutivo a través de la ANP.

Especialmente deberá prestar la máxima prioridad a las actividades relacionadas con:

- 1) La entrada, visita y salida de buques;
- 2) El embarco y desembarco de personas;
- 3) La estiba y desestiba, carga y descarga, embarque y desembarque, transferencia y depósito de mercaderías, contenedores y demás objetos.

El Capitán del Puerto es un cargo ejecutivo y específicamente destinado a las actividades portuarias, debiendo ejercer sus funciones prioritariamente en contacto directo con las operaciones y desprovisto al máximo de tareas administrativas, que se cumplirán en las oficinas de la Administración Portuaria.

Los órganos y organismos del Estado que necesiten establecer contactos con el Capitán del Puerto, lo harán cuidando especialmente no entorpecer sus tareas en la dirección y supervisión de operaciones portuarias.

Artículo 71: Competencias de la Capitanía del Puerto de Montevideo

Serán competencias de la Capitanía del Puerto de Montevideo, las siguientes:

A) Dirigir, coordinar y supervisar las actividades que se desarrollen en el puerto de Montevideo. A los efectos será la Autoridad Portuaria en lo que se refiere a la realización de todas las operaciones y servicios, tanto al buque, como a la mercadería y al pasaje.

Todas las oficinas de la ANP destinadas a operaciones, desde la planificación de las mismas, hasta su dirección y contralor, incluso las de asignación de instalaciones, medios humanos y materiales a los servicios y actividades portuarias, deberán acatar las órdenes que emita el Capitán del Puerto en el ejercicio de sus atribuciones.

El Capitán del Puerto se dirigirá a las citadas oficinas con la total autonomía funcional que le confiere el artículo 15 de la Ley 16.246. La ANP facilitará los recursos humanos y materiales necesarios para su óptimo funcionamiento.

La ANP procederá a la reorganización de su estructura, organización y métodos, de manera de hacer efectivo este mandato y mantener su vigencia, estableciendo las conexiones documentales necesarias para llevar a cabo la administración de las operaciones, su flujo de informaciones y sus procedimientos sancionatorios y disciplinarios, hacia y desde las oficinas operativas y la del Capitán del Puerto.

B) Adoptar las medidas conducentes para que las diversas operaciones portuarias se desarrollen en todos sus aspectos con la mayor eficacia y eficiencia posibles.

A tal efecto estará dotado de la necesaria autonomía funcional para modificar los sistemas, normas y procedimientos que considere necesarios, en relación con las actividades portuarias y aquellos requisitos o controles administrativos que incidan en su eficacia y eficiencia, sean o no internos de la ANP, en todo conforme a lo que se establece en el inciso siguiente.

Proyectará las normas, las someterá a aprobación del Poder Ejecutivo y velará por su cumplimiento, en lo relacionado con la prestación de servicios y su régimen sancionatorio y



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

aplicará estas competencias de acuerdo a lo establecido en los artículos 18 a 22 de este reglamento.

C) Coordinar con las autoridades competentes las condiciones de prestación de servicios, especialmente la racionalización en la realización de operaciones, en materia de las funciones y competencias de todos los órganos y organismos actuantes en lo relacionado con las diversas actividades portuarias.

Las normas a que se refiere el literal anterior, procurarán en todo momento no desvirtuar el fin de los procedimientos que se modifiquen, debiendo primar la eficiencia en el interior del recinto portuario.

Para su modificación, los órganos y organismos intervinientes colaborarán con el Capitán del Puerto desde el más alto nivel de su estructura y adecuarán sus normas y procedimientos que afecten a las actividades portuarias, al citado objetivo de coordinación para lograr la mayor eficacia y eficiencia de las operaciones.

Artículo 72: Desconcentración en la Capitanía del Puerto de Montevideo

En el puerto de Montevideo, la Autoridad Portuaria y su ejercicio, en cuanto a las actividades portuarias, residen en la ANP, a través de la Capitanía del Puerto de Montevideo, órgano desconcentrado privativamente.

La desconcentración a que hace referencia el artículo 15 de la Ley 16.246, no limita las competencias de la ANP para el ejercicio de las funciones de administración, conservación y desarrollo portuario, a las que hace referencia el artículo 10 de la Ley 16.246 y se explicitan en los artículos 64, 65 y 66 del presente reglamento.

Artículo 73: Facultades de la Capitanía del Puerto de Montevideo

El Capitán del Puerto tendrá amplias facultades para proponer y proyectar normas relativas a las actividades sujetas a su dirección, coordinación y supervisión, sean éstas relativas a las competencias específicas de la ANP, como de otros órganos o entidades intervinientes en dichas actividades.

A los efectos de la coordinación y de la debida anticipación en el conocimiento de las acciones, notificará al Poder Ejecutivo, a la ANP y al organismo o entidad afectados, desde el inicio de las mismas.

Asimismo para contar de la manera más efectiva con el apoyo técnico y logístico que sea necesario a aquellos fines y, cuando estimare que las acciones requeridas no tienen la dinámica necesaria para el pronto diligenciamiento de las mismas, podrá exhortar formalmente por escrito a los órganos, funcionarios o entidades a actuar en los términos debidos, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 18 de la Ley 16.246.

Artículo 74: Recursos contra los actos de la Capitanía del Puerto de Montevideo

Para el agotamiento de la vía administrativa, contra los actos dictados por la Capitanía del Puerto en ejercicio de sus competencias, se interpondrá el recurso de revocación ante dicho órgano y conjunta y subsidiariamente el recurso jerárquico para ante el Directorio de la ANP y el de anulación para ante el Poder Ejecutivo, en todo conforme a lo establecido en el artículo 318 de la Constitución de la República. Los recursos referidos precedentemente para el agotamiento de la vía administrativa, lo son sin perjuicio del recurso de apelación ante el Poder Ejecutivo establecido en el artículo 316 de la Ley N° 14.106 de 14 de marzo de 1973.



Artículo 75: La Capitanía del Puerto de Montevideo

A efectos de la necesaria comunicación con todos los relacionados con la actividad portuaria, el Capitán del Puerto podrá usar las facilidades de la estructura y oficinas de la ANP.

Su Unidad, la Capitanía del Puerto, se relacionará con el Directorio del Ente, a través de la Presidencia del mismo. Contará con personal especializado y expertos para el desarrollo de sus funciones de dirección, coordinación y supervisión. Dado el uso que el Capitán del Puerto podrá hacer de los medios de la ANP, la oficina de la Capitanía se dotará con el mínimo necesario, contratando a sus componentes mediante arrendamiento de servicios. También contará el Capitán del Puerto con el auxilio de expertos o personal de otros órganos u organismos, que actuarán como enlaces de los mismos, para la mejor planificación y coordinación de los servicios portuarios.

En cualquier caso y para efectivizar la coordinación a que hace referencia la Ley 16.246, los funcionarios de esas reparticiones, que se desempeñen en el recinto portuario y mientras se encuentren prestando servicio en él, deberán brindar toda la colaboración y cooperación que les solicite (artículo 18, inciso 1 Ley 16.246) la Capitanía del Puerto, sin perjuicio de su dependencia jerárquica del órgano u organismo al que pertenezcan.

Artículo 76: Constitución de la Comisión Honoraria de la Capitanía del Puerto de Montevideo

En cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 19 de la Ley 16.246, se constituirá la Comisión Honoraria de la Capitanía del Puerto de Montevideo, de la forma siguiente:

- El Capitán del Puerto de Montevideo, que la presidirá y convocará total o parcialmente a sus integrantes, según las circunstancias y materias a tratar.
- Cuatro (4) miembros del sector público designados por el Poder Ejecutivo, a propuesta, respectivamente, de la ANP, Dirección Nacional de Aduana, Prefectura Nacional Naval y Administración Nacional de los Servicios de Estiba (ANSE).
- Cuatro (4) miembros delegados de las instituciones prestadoras de servicios y de las usuarias del puerto, así como de aquellas más representativas de los trabajadores de dichos servicios.

Los integrantes a que se refiere el inciso anterior se elegirán como representantes de los distintos sectores mencionados, de acuerdo a la reglamentación específica a dictarse y tendrán un período de representación de dos (2) años, renovándose por mitades a partir de la segunda renovación, cada doce (12) meses.

El Poder Ejecutivo, a propuesta del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, dictará las normas que regulen la composición y forma de determinación de estos integrantes.

Artículo 77: Marco de administración de los puertos estatales

El Poder Ejecutivo determinará, quién ejercerá las competencias de la Administración Portuaria y quién las funciones de la Capitanía en cada uno de los puertos comerciales estatales del país, fuera del Departamento de Montevideo.

Se podrá determinar que la ANP asuma funciones y tareas de administración, conservación y/o desarrollo de un puerto, aplicando sus sistemas de organización y métodos administrativos, mientras quedan en el MTOP las competencias restantes, en su caso, así como la titularidad de los bienes del



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

dominio público y fiscal portuario.

En aquéllos puertos administrados por la ANP, fuera del de Montevideo, ésta podrá elevar previamente al Poder Ejecutivo propuesta fundada respecto de la determinación de quién ejercerá las funciones de la Capitanía.

Quienes ejerzan las funciones de Capitán en los puertos comerciales de la República, tendrán los cometidos y facultades que la Ley 16.246 otorga en sus artículos 16 a 18 y cuantos otros le confiere este reglamento.

Como norma general deberá mantenerse en todo el sistema portuario, la uniformidad de la gestión administrativa, de los soportes documentales y de los procedimientos, con el puerto de Montevideo, de forma que no se produzcan dificultades de interpretación a los usuarios, en sus actividades dentro del sistema portuario nacional.

Artículo 78: Descentralización portuaria

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 16.246, el Poder Ejecutivo, con el asesoramiento de la ANP, establecerá un plan de descentralización de los diferentes puertos de la República, fuera del de Montevideo.

Se podrán atribuir las competencias de los artículos 16 a 18 de la Ley 16.246, que se regulan para el Capitán del Puerto de Montevideo, a quienes ejerzan funciones de Capitanía en otros puertos al amparo de lo señalado en el inciso anterior.

La Administración Portuaria, sea ejercida por el MTOP o por la ANP, deberá establecer los mecanismos presupuestales necesarios para la identificación de los estados de ingresos y gastos de cada uno de los puertos estatales, a efectos de establecer, en los casos posibles, un sistema de financiación de carácter finalista que redunde en beneficio de las economías locales, estimulando su esfuerzo y desarrollo.

En aquellos puertos en los que el Poder Ejecutivo determine la constitución de Comisión Honoraria, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 20 inciso cuatro de la Ley 16.246, se podrá mantener la composición fijada para la de Montevideo, sustituyendo al representante de ANSE por uno de la Intendencia Municipal Respectiva.

CAPITULO V

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA

En el plazo de cuarenta y cinco (45) días a contar desde la entrada en vigencia de este reglamento, la ANP deberá presentar ante el MTOP una relación fundada de todos aquellos servicios o suministros que se prestan en el Puerto de Montevideo y dentro de ellos, los que por ser necesarios al momento para el funcionamiento del puerto, se estime que debe prestar en forma directa o indirecta.

El Poder Ejecutivo, dentro del plazo de los treinta (30) días subsiguientes, determinará la prestación por la ANP, en forma directa o indirecta, de los que estimare pertinentes.

En el plazo máximo de doce (12) meses desde la entrada en vigencia de este reglamento y como parte del Plan Director del Puerto de Montevideo, se deberá contar con un modelo de funcionamiento del



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

Puerto de Montevideo, redactado por la ANP y aprobado por el Poder Ejecutivo, que establezca los límites de tiempo para la implantación de cuantos servicios deban prestarse por terceros, sea cual sea el régimen en que se presten.

Durante el período en que se definan los servicios a que se refieren los incisos anteriores y se lleve a cabo la implantación, la ANP podrá prestarlos de forma directa o indirecta, de acuerdo a lo establecido en el artículo 67 de este reglamento.

SEGUNDA

En el plazo de cuarenta y cinco (45) días desde la vigencia de este reglamento, se deberá aprobar la normativa que estructure la oficina del Capitán del Puerto de Montevideo, a los efectos de que esté en disposición de iniciar sus trabajos a la mayor brevedad.

El funcionamiento de la Comisión Honoraria del Capitán del Puerto de Montevideo se deberá regular en la misma normativa específica, todo ello en los términos generales establecidos en este reglamento.

TERCERA

La primera constitución de la Comisión Honoraria del Capitán del Puerto de Montevideo se celebrará a la mayor brevedad posible, después de los ciento ochenta (180) días de promulgada la Ley 16.246.

Se comete a los órganos y organismos públicos que han de nombrar representantes en la Comisión Honoraria del Puerto de Montevideo, para que presenten sus propuestas al Poder Ejecutivo, en el plazo de treinta días (30) desde entrada en vigencia de este reglamento.

La primera renovación, por mitad, de los miembros de la Comisión Honoraria del capitán del Puerto de Montevideo, se llevará a cabo por sorteo entre los cuatro (4) representantes del sector privado.

CUARTA

Prohíbese la contratación o designación de empleados en ANSE a partir de la vigencia del presente reglamento, debiéndose suprimir todas las vacantes que se produzcan en el futuro. Cualquier modificación estructural de ANSE deberá ser aprobada por el Poder Ejecutivo, en acuerdo de los Ministros de Transporte y Obras Públicas y de Trabajo y Seguridad Social.

ANSE deberá, en el contexto general de la reforma portuaria, adecuar su estructura a las necesidades de administración derivadas de su nueva situación en la gestión de la mano de obra portuaria.

QUINTA

Hasta tanto se reintegren los fondos correspondientes a las erogaciones derivadas de las indemnizaciones por la renuncia voluntaria de los integrantes de las Bolsas de Estiba de ANSE, todos los empleadores deberán hacer efectivos los aportes establecidos, en la forma y condiciones que han sido determinadas por la Administración.

SEXTA

Hasta tanto se cumpla el plazo de ciento ochenta (180) días que la Ley 16.246 otorga en su artículo 23, inciso primero, las empresas que estaban registradas en ANSE para la utilización de mano de obra portuaria de acuerdo con el marco legal anterior, mantendrán en vigor su habilitación, debiendo conservar las garantías prestadas, hacer los ingresos y aportes que establece la Ley 16.246 y respetar el régimen y normas de ejecución y seguridad en el trabajo que, con carácter provisional para este período, dicte la ANP.

Las empresas que actúen en la prestación de servicios portuarios, hasta tanto se establezca el régimen



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

de habilitaciones dispuesto en este reglamento, serán responsables por la seguridad y buen uso de los bienes del dominio portuario puestos a su disposición, así como del cumplimiento de las normas generales y particulares en materia laboral, salarial, tributaria y de la Seguridad Social y de las disposiciones de organización, operación y policía portuaria.

SEPTIMA

Se establece un plazo de ciento ochenta (180) días desde la entrada en vigencia de este reglamento, para que las personas físicas o jurídicas que actualmente presten servicios portuarios en régimen de concesión, permiso o autorización, adecuen su situación actual a lo requerido por la Ley 16.246 y este reglamento. Al efecto y siempre que cumplan con los requisitos generales, se obviará el procedimiento de libre concurrencia, permitiéndose el otorgamiento directo por la primera vez.

El Reglamento que se aprueba entrará en vigencia el día inmediato siguiente al de su publicación en dos diarios de circulación nacional.

Comuníquese, publíquese, etc.



Marco Legal: Decreto 455/994

DECRETO 455 / 994

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
MINISTERIO DEL INTERIOR
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DE EDUCACION Y CULTURA
MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGIA Y MINERIA
MINISTERIO DE SALUD PUBLICA
MINISTERIO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA
MINISTERIO DE TURISMO
MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE

Montevideo, 6 de octubre de 1994

VISTO: Lo dispuesto en la Ley 16.246 de 8 de abril de 1992 (Ley de Puertos) y en su reglamento, Decreto 412/992 de 1 de setiembre de 1992.

RESULTANDO: Que la Administración Nacional de Puertos (ANP), de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 10 de la Ley de Puertos, remitió al Poder Ejecutivo el Proyecto de "Reglamento de los Puertos Libres uruguayos y de su Relación con los Organos de Control del Estado".

CONSIDERANDO:

I) Que la citada Ley de Puertos en sus Artículos 2º y 3º establece en el Puerto de Montevideo, la libertad de circulación de mercaderías sin exigencia de autorizaciones ni trámites formales dentro de los recintos aduaneros portuarios, como asimismo el libre cambio de destino de las mismas, estando durante su permanencia en dichos recintos libres de todos los tributos y recargos aplicables a la importación o en ocasión de la misma.

II) Que el Artículo 4º establece que dicho Régimen se aplicará en los demás puertos y terminales portuarias de la República con capacidad de recibir naves de ultramar, cuyas áreas aduaneras y portuarias respectivas estén jurídicamente delimitadas.

III) Que las normas precitadas determinan el recinto aduanero portuario como los espacios terrestres y acuáticos que se delimiten por el Poder Ejecutivo y que bajo la jurisdicción de la Administración Portuaria, dotados de las condiciones físicas, organizativas necesarias a juicio de la Dirección Nacional de Aduanas, quedan habilitadas para la libre circulación de productos y mercaderías en régimen de exclave aduanero.

IV) Que el Artículo 3º del Decreto 412/992 de 1 de setiembre de 1992, establece como objetivos de la política portuaria nacional en sus literales:

A) "El fomento de la economía nacional, mediante la mejora de las condiciones de intermodalidad del transporte, la mayor competitividad de los productos nacionales, favorecida por la baja de los



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

costos de gestión y operación del sistema portuario y la prestación de dichos servicios con la máxima productividad, eficiencia y calidad";

C) "La búsqueda de una mejor posición de los puertos uruguayos en el contexto regional y mundial, mediante la oferta de servicios libres, eficientes, seguros y competitivos, que inserten a nuestro sistema portuario en el máximo interés de los circuitos internacionales del transporte." y

D) "La impulsión de las mayores oportunidades para la conformación de nuestros puertos como puertos de última generación, favoreciendo la oferta del mayor número de servicios posibles tanto a los buques, como a las cargas y a los usuarios de los puertos, así como la implantación a la mayor brevedad de conexiones con sistemas internacionales de información automatizada de datos."

V) Que la integración de los esfuerzos de todas las Instituciones u Organismos Públicos intervinientes, resulta ser una de las necesidades básicas para el logro de resultados homogéneos y efectivos de la reforma portuaria, en aplicación de lo dispuesto por el Artículo 1º del Decreto 412/992 "Bases legales de la política portuaria nacional" que preceptúa la "obligatoriedad de colaboración de todos los intervinientes, para la mejor coordinación y ejecución de los servicios".

VI) Que es conveniente constituir a los Puertos en eslabones eficientes y confiables en la cadena intermodal de transporte, como verdaderos centros de distribución en el marco del concepto de Puerto Libre consagrado por la Ley.

VII) Que el nuevo rol de los puertos es transformarse en centros de tráfico, conjugando técnicas de transporte y de distribución con las de los sistemas electrónicos de información y documentación.

VIII) Que los puertos comerciales uruguayos deben prepararse para competir y captar mayores movimientos de cargas adecuándose a las demandas del comercio internacional, aprovechando las ventajas comparativas que existen y planificando su desarrollo de acuerdo con las expectativas privadas.

IX) Que por tratarse de interfases modales donde se produce la ruptura de carga, los puertos constituyen espacios especialmente apropiados para el desarrollo de actividades logísticas que confieran valor añadido a las mercaderías, en la especie sin modificar su naturaleza, como las operaciones de reenvasado, remarcado, clasificado, agrupado y desagrupado, consolidado, desconsolidado, manipuleo y fraccionamiento, y las labores de selección y mezcla necesarias para su concreción.

X) Que se pretende implantar un régimen ya desarrollado en las principales terminales portuarias, especialmente las europeas, y cuya finalidad es promocionar un puerto mediante el asentamiento de empresas que requieran en alto grado los servicios portuarios.

XI) Que el régimen de puerto libre constituye además un elemento dinámico de impulsión del tráfico marítimo y fluvial, permitiendo a los puertos uruguayos el legítimo aprovechamiento de oportunidades geográficas referidas tanto a la navegación fluvial como de ultramar, constituyendo auténtica interfase en este modo de transporte.

XII) Que el desarrollo de la Hidrovía con eje de convergencia en la Cuenca del Plata impone la



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

adopción de soluciones adecuadas para la captación de los flujos de transporte y sus cargas, acrecentando las ventajas comparativas de nuestro sistema portuario.

XIII) Que por la globalización mundial de la economía, a la que se ha llegado a nuestros días, cada vez son más los productos que requieren servicios complementarios, y las empresas que pueden brindarlos necesitan estar junto a un nudo de la red internacional de transporte que reúna dos características fundamentales: facilidad para la concentración de carga y oportunidad de añadir valor a la misma.

ATENCIÓN: A lo establecido en el Artículo 168, Numeral 4º de la Constitución de la República y en la Ley Nº 16.246 de 8 de abril de 1992.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

DECRETA:

ARTICULO 1º.- Apruébase el Reglamento de los Puertos Libres Uruguayos y de su Relación con los Organos de Control del Estado, el que quedará redactado según el siguiente texto:

REGLAMENTO DE LOS PUERTOS LIBRES URUGUAYOS Y DE SU RELACION CON LOS ORGANOS DE CONTROL DEL ESTADO

CAPITULO I

ASPECTOS GENERALES Y NORMAS REGULADORAS GENERALES

Parte 1: Definiciones y marco legal general aplicable

Artículo 1: Puerto Libre

Configuran Puertos Libres los recintos aduaneros portuarios en los que rigen los regímenes fiscales y aduaneros especiales consagrados en la Ley de Puertos y en los cuales es libre la circulación de mercaderías, sin exigencia de autorizaciones ni trámites formales.

Artículo 2: Recinto Aduanero Portuario

Recinto aduanero portuario, de acuerdo con lo dispuesto en el literal B) del Artículo 8 del decreto 412/992 de 1 setiembre de 1992, se define como:

"Conjunto de espacios bajo la jurisdicción de la Administración Portuaria que, dotados de las condiciones físicas y organizativas necesarias a juicio de la DNA, queden habilitados para la libre circulación de productos y mercaderías, en régimen de exclave aduanero".

En el ámbito de los puertos, se entienden dentro de sus límites los espacios terrestres y acuáticos que se delimiten, en cada caso, por el Poder Ejecutivo.

A los efectos del presente reglamento, las referencias a los "recintos aduaneros de los puertos", "exclaves" o "exclaves aduaneros" deben entenderse hechas a los "recintos aduaneros portuarios"



citados en la Ley 16.246 y definidos en su reglamentación (Decreto 412/992).

Artículo 3: Marco jurídico general

Las personas físicas o jurídicas que ejerzan cualquier actividad en los recintos aduaneros portuarios estarán sometidas al orden jurídico de la República y, particularmente, el referido al exclave aduanero.

Artículo 4: Nomenclatura abreviada

Las nomenclaturas abreviadas que aparecen en el presente reglamento corresponden, en orden alfabético a:

ANP Administración Nacional de Puertos. Deben entenderse hechas a ella cuantas referencias se contienen a la Administración Portuaria, en el puerto de Montevideo y demás puertos asignados a su administración por el Poder Ejecutivo.

ANSE Administración Nacional de los Servicios de Estiba.

BROU Banco de la República Oriental del Uruguay.

CAU Código Aduanero Uruguayo, Decreto Ley 15.691 de 27 de noviembre de 1984.

CP Capitán de Puerto. Las referencias hechas en este reglamento al Capitán de Puerto deben entenderse como hechas a éste o quien ejerza sus funciones (Artículo 20 de la Ley 16.246).

DGI Dirección General Impositiva.

DNA Dirección Nacional de Aduanas. Deben entenderse hechas a ella, las referencias de este reglamento a "la Aduana".

DNM Dirección Nacional de Migración.

LATU Laboratorio Tecnológico del Uruguay.

MDN Ministerio de Defensa Nacional.

MEF Ministerio de Economía y Finanzas.

MGAP Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

MI Ministerio del Interior.

MSP Ministerio de Salud Pública.

MTOP Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

MTSS Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

PNN Prefectura Nacional Naval. Deben entenderse hechas a ella las referencias de carácter general de este reglamento y a las Prefecturas de los diferentes puertos, las de carácter particular.



Parte 2: Actividades permitidas y prohibidas en el puerto libre

Artículo 5: Actividades en el recinto aduanero portuario

En el exclave aduanero portuario se prestan servicios para la expansión del comercio exterior, centro de distribución o comercio en tránsito y se llevan a cabo procesos con las mercaderías, que no modifiquen su naturaleza, en el marco de las leyes respectivas.

Las actividades permitidas son, de acuerdo con la Ley 16.246 y su reglamentación, las siguientes:

a. Actividades relacionadas con las mercaderías:

Son aquellas que, sin modificar su naturaleza, puedan añadir valor a las mismas, modificar su presentación o instrumentar su libre disposición o destino, en el marco de los tratamientos que permite la Ley de Puertos, su reglamentación y demás leyes y normas aplicables.

b. Actividades relacionadas o asociadas con los servicios que se prestan a la mercadería:

Además de las convencionales de carga, descarga, estiba, desestiba y movilización de bultos son posibles las siguientes: Transporte, trasbordo, reembarque, tránsito, removido, depósito, almacenamiento, disposición, abastecimiento de buques, reparaciones navales y otros servicios conexos con las actividades portuarias y del puerto libre.

Artículo 6: Reenvasado, agrupado, desagrupado, consolidado y desconsolidado

Como tales se entienden las actividades de empaquetado y preparación para el transporte o la distribución, en unidades de carga o apropiadas para la expedición a venta, de mercaderías que entran, permanecen o abandonan el recinto portuario, independiente del tipo de aparatos de apoyo o envases (paletas, contenedores, bolsas, cajas, etc.), así como las tareas conexas de desempaquetado de otras unidades de carga en las que las mercaderías pudieran haberse transportado a puerto.

Artículo 7: Clasificado

Es la separación o conjunción de mercaderías para su selección o mezcla por clases, tipos, familias o cualquier otro concepto, incluso el cumplimiento de lo especificado en documentos o manifiestos de carga parciales o totales y sus desgloses.

Artículo 8: Remarcado

Es la operación de modificar el destino de una mercadería o las marcas o señales de los bultos. Requiere la expedición de la información aduanera correspondiente.

Artículo 9: Manipuleo

Se consideran como manipuleo las actividades de movimiento físico de carga a cualquier ubicación dentro del puerto, sin incluir operaciones de carga o descarga y el reacondicionamiento de la misma tanto en buques que entran o salen, como en vagones o cualquier otro vehículo, con destino fuera del puerto.

Artículo 10: Fraccionamiento

Puede consistir en dos actividades diferentes:

a. Desde el punto de vista del transporte y almacenamiento es el desglose de las mercaderías



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

contenidas en una remesa, bulto o envase, para constituir otros diferentes (Artículo 99 del CAU).

b. Desde el punto de vista de la mercadería o producto consiste en la fragmentación o molienda de los mismos, sin modificar su naturaleza (Artículo 2 de la Ley 16.246).

Artículo 11: Transporte

Es la actividad relacionada con el movimiento de bienes o mercaderías, así como los servicios relacionados a tal movimiento, incluyendo sistemas e interfases que conecten diferentes medios o modos de transporte nacional o internacional. Requiere la expedición, por las personas autorizadas a ello, de la información aduanera y la relativa a la propia actividad, que corresponda.

Artículo 12: Traslado

En el puerto libre, consiste en el traslado de mercaderías de un medio de transporte a otro, dentro del recinto aduanero portuario. Requiere la expedición de la información aduanera y de transporte correspondiente, por las personas autorizadas a ello.

Artículo 13: Reembarque

Consiste en el retiro, sin pago de derechos, de mercaderías o productos que se encuentren en puertos nacionales o depósitos fiscales y su embarque para el exterior u otros puertos nacionales o zonas francas.

Artículo 14: Tránsito

Consiste en el pasaje de mercaderías de un país o recinto aduanero a otro. Requiere la expedición de la información aduanera correspondiente.

El tránsito puede ser Nacional o Internacional y se configura, en el caso de los puertos, en:

a. Tránsito Nacional, constituido por el pasaje de mercaderías o productos que, procedentes del extranjero, zonas o depósitos francos o exclaves aduaneros portuarios nacionales, arriban al Recinto Aduanero Portuario de un puerto Uruguayo y son reembarcadas para otros puertos, zonas o depósitos francos uruguayos.

b. Tránsito internacional, constituido por el pasaje de mercaderías o productos que, procedentes del extranjero, zonas o depósitos francos o exclaves aduaneros portuarios nacionales, arriban al Recinto Aduanero Portuario de un puerto Uruguayo y son reembarcadas con destino a países extranjeros.

Artículo 15: Removido

Está constituido por el embarque directo o desde depósito o rambla, de las mercaderías de origen nacional o nacionalizadas, desde un puerto uruguayo, para su desembarque directo o a depósito o rambla en otro puerto uruguayo.

Artículo 16: Depósito

Es la actividad que comprende la estadía de las mercaderías al cuidado o custodia de la Administración Portuaria, operadores o concesionarios debidamente autorizados, dentro de los depósitos portuarios (Artículo 98 del CAU).



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

Artículo 17: Almacenamiento

Se consideran tales, las actividades de tratamiento, manejo o manipuleo de mercaderías y productos, conforme a lo establecido en el Artículo 99 del CAU.

Artículo 18: Disposición

Por "disposición" se entiende el acto de disponer el destino, movilización, etc. de mercaderías o productos incluyendo las actividades de planificación, preparación, cumplimentación y/o entrega de órdenes o instrucciones que habiliten el desarrollo de las actividades permitidas en el Puerto Libre.

Artículo 19: Abastecimiento de Buques

Comprende la compra, almacenamiento y venta de provisiones para los buques.

Se permitirá esta actividad libre de impuestos aduaneros para buques destinados al tráfico nacional e internacional.

Queda prohibida la venta o consumo por terceras personas en el territorio aduanero nacional de las provisiones a que se refiere este artículo. Una vez abastecidos los buques, queda prohibida la salida de las provisiones de dichos buques al territorio aduanero. La prohibición se extiende a los propietarios, armadores, agentes y tripulantes.

El establecimiento de este tipo de negocios en el exclave portuario en depósitos particulares, estará sujeto al procedimiento general de información previa a la Aduana, descrito en el Artículo 25 y a las restricciones de los Artículos 34 y 44 de este reglamento.

Artículo 20: Reparaciones Navales

Se permite la actividad de reparación de buques bajo el régimen de exclave aduanero. Las empresas comprometidas en este negocio estarán también sujetas al procedimiento general de información previa a la Aduana, que se describe en el Artículo 25.

El tráfico de piezas, repuestos, maquinaria, equipo, herramientas y cualesquiera otros bienes necesarios para las reparaciones navales, estará sujeto a las disposiciones del presente Decreto y a las generales en materia aduanera que les sean de aplicación.

Artículo 21: Otros servicios relacionados o conexos con las actividades portuarias y del puerto libre

Estos servicios comprenden actividades bancarias, seguros, de control de mercaderías y otras conexas con los negocios portuarios, navieros o del comercio exterior, siempre que se realicen para terceros países o para usuarios del puerto libre, en actividades dentro del mismo.

En todo caso estas actividades y las empresas que las presten, estarán sujetas a los regímenes generales y particulares establecidos para ellas, en la normativa nacional vigente.

El establecimiento de estas actividades y empresas, dentro de los recintos portuarios, estará asimismo sujeto al otorgamiento del correspondiente permiso y/o autorización de la Administración Portuaria, de acuerdo a lo establecido en el Decreto 412/992.

Artículo 22: Normas para las actividades permitidas

Las actividades que se desarrollen en los exclaves aduaneros portuarios estarán sujetas a la Ley de Puertos y su reglamentación, en especial las condiciones de utilización del Dominio Público Portuario a que se refieren los Artículo 39 y siguientes del Decreto 412/992.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

En los casos en que las normas generales vigentes dispongan determinados actos administrativos como requisito previo para la puesta en operación o para poder realizar la actividad o construir o adecuar las instalaciones necesarias para ello, la autorización o permiso que emita la Administración Portuaria para las empresas o actividades y sus cláusulas contractuales, no serán válidos hasta que dichos requisitos previos hayan sido cumplidos.

Antes de la iniciación de actividades, las empresas deberán solicitar la inspección y aprobación oficial de las instalaciones, maquinaria, equipo, facilidades de seguridad y sistemas, condiciones de trabajo y sanitarias, a través de la Administración Portuaria. Los procedimientos para estas inspecciones y aprobaciones se establecerán con carácter interno, debiendo coordinarse con la DNA, en los trámites que requieran la actuación de ésta.

En general, cualquier actividad portuaria relativa a las mercaderías y los procedimientos aduaneros correspondientes, estarán sujetas a las especificaciones establecidas en la Ley de Puertos, el Decreto 412/992, en particular su Capítulo II y la legislación y normativa aduanera.

Artículo 23: Transacciones comerciales prohibidas

Dentro de los recintos aduaneros portuarios están prohibidas todas las actividades contrarias a las disposiciones de la Ley de Puertos y su reglamentación y, especialmente:

- Comercio al por menor.
- Restaurantes, excepto cantinas para el personal o en estaciones marítimas.
- Consumo y uso de bienes no declarados aduaneramente.
- Cualquier venta o transacción comercial a o para buques o personas públicas o privadas en el exclave, por parte de capitanes al mando, tripulaciones y pasajeros de buques o de personas no expresamente autorizadas al efecto por la Administración portuaria.

Parte 3: Condiciones y obligaciones de las empresas, para su establecimiento en el Recinto aduanero portuario.

Artículo 24: Responsabilidades de las empresas

Las empresas que actúen dentro de los exclaves aduaneros portuarios son empresas nacionales a todos los efectos, estando por tanto sujetas a cuantas leyes y normas rigen para éstas, sin perjuicio de los especiales procedimientos o regímenes que se establecen en la Ley de Puertos, su reglamentación y normas complementarias.

Artículo 25: Autorización aduanera para ejercer actividades o realizar construcciones e instalaciones

La realización de actividades, la construcción de edificios o superestructura portuaria o la reconstrucción o reparación sustancial de los existentes en los exclaves aduaneros portuarios, en lo que afecte a sus competencias requerirán el conocimiento y aceptación de la Aduana, como parte del procedimiento de solicitud ante la Administración Portuaria.

Para este fin, las solicitudes de terceros deberán indicar, aparte de los detalles técnicos, el tipo de



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

actividad a ser llevada a cabo en la edificación que se proyecta. La ANP informará a la Aduana de dichas solicitudes para asegurar el cumplimiento de las normas aduaneras, en particular las condiciones relativas límites y separaciones, en el caso de las construcciones u obras.

La Aduana informará sobre si el uso descrito está de acuerdo con las normas y reglamentaciones aduaneras. Estos informes se emitirán por la Aduana dentro de un período máximo de quince (15) días, después de recibida la comunicación de la ANP. En los casos en que la complejidad del proyecto pueda requerir un período de estudio mayor, la Aduana lo deberá comunicar, de manera fundada y especificando el plazo requerido, dentro del período de quince (15) días anteriormente mencionado. El plazo adicional no podrá exceder de otros cuarenta y cinco (45) días.

Transcurrido el plazo que corresponda sin pronunciamiento expreso de la Aduana, se entenderá que no existen objeciones por su parte.

Artículo 26: Establecimiento de oficinas en el exclave aduanero

Las empresas podrán establecer oficinas en el interior de los exclaves aduaneros portuarios para poder suministrar los servicios comerciales o auxiliares pertinentes o necesarios. Las empresas que deseen hacerlo deberán solicitar los permisos o autorizaciones respectivos ante la Administración Portuaria, quien lo pondrá en conocimiento de la DNA.

Artículo 27: Contratación de personal

Para los trabajadores que presten servicio en el puerto libre, rigen, a todos los efectos, las leyes laborales nacionales. Sus contratos, salarios y relaciones laborales estarán por tanto sujetos a las citadas leyes y procedimientos laborales y fiscales nacionales, así como a los diferentes órganos de contralor, cada uno en el ámbito de sus competencias.

Las normas que rigen la contratación y relaciones laborales de los trabajadores que constituyen la mano de obra portuaria, se contienen en el Decreto 412/92, especialmente en su Parte 2: Mano de Obra Portuaria.

Para el resto del personal, es decir, personal directivo, técnico, administrativo y trabajadores no considerados como mano de obra portuaria, se aplicará el régimen legal general vigente en la materia.

Las empresas pueden, a su propia discreción, determinar su estructura, organización y dotación de personal, elegir su propio sistema de salarios y establecer sus propios criterios para la contratación, dentro del marco legal y normativo vigente.

Artículo 28: Documentación e informes. Registros de carga recibida, almacenada y suministrada

Las empresas y en particular los operadores portuarios, incluyendo a las unidades de servicio a la mercadería de la Administración Portuaria, en los recintos aduaneros portuarios, deben mantener completos, correctos y actualizados los registros de mercaderías manipuladas, depositadas o almacenadas, recibidas y entregadas, embarque por embarque y separados por cada lugar de almacenamiento.

Los archivos de estos registros deben estar a disposición de la DNA, para su control en cualquier momento.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

Los originales que documenten el recibo y la entrega de los bienes, como los manifiestos, copias de solicitud de embarque, órdenes de entrega, hojas de apuntadores que muestran la información de carga y descarga, órdenes para reempaquetado, remarcado, mezclado y otros tratamientos a la mercadería, deben ser mantenidos por los operadores portuarios en archivos ordenados, junto con los inventarios de almacenamiento, por un período de tiempo de cinco (5) años.

Los métodos y formas de mantenimiento de inventarios y control de stocks podrán ser libremente establecidos por las empresas, pero deben ser conocidos y aceptados por la DNA antes de su implementación. Los operadores portuarios deben solicitar a la Aduana esta aprobación antes de la iniciación de actividades, dentro de los exclaves aduaneros portuarios, por el procedimiento establecido en el Artículo 25.

Artículo 29: Informes estadísticos mensuales

Las empresas entregarán mensualmente a la Administración Portuaria, informes estadísticos por tipos de mercaderías, sobre las cantidades recibidas, entregadas y embarcadas o desembarcadas y, cuando administren almacenes en el recinto aduanero portuario, el inventario de almacenamiento actual. Dichos informes llegarán a la Administración Portuaria antes del tercer día hábil del mes siguiente.

La Administración Portuaria, en colaboración con la DNA, establecerá el contenido y estructura de estos informes y transmitirá o pondrá a disposición de la Aduana los datos necesarios contenidos en ellos, en el tiempo y la forma requeridos por ésta.

Las empresas que usen sistemas informáticos para controlar el recibo, almacenamiento y entrega de bienes, permitirán el intercambio electrónico de esta información, dentro de la red que instalará Administración Portuaria y transmitirán los informes mensuales a través de la misma.

Artículo 30: Notificación de bienes perdidos

Las empresas notificarán a la Aduana, a la Prefectura del puerto y a la Administración Portuaria, inmediatamente, en caso de desaparición de bienes de sus locales sin la debida documentación. Si el operador portuario resulta ser responsable frente al propietario por pérdida o avería de las mercaderías, también será responsable frente a la Aduana del pago de los derechos e impuestos a ser recaudados por dichos bienes, como si hubieran sido importados.

Una vez comunicada a la DNA la desaparición o avería de las mercaderías a que se refiere el inciso anterior, se actualizarán los inventarios de almacenes quedando estas comunicaciones como documentación de la actualización.

El mismo procedimiento se seguirá en el caso de hallazgo de mercaderías en los recintos aduaneros portuarios.

Artículo 31: Inventarios de activos

Las empresas mantendrán inventarios de sus activos mobiliarios, como equipamiento de oficina y de manipuleo de carga, sistemas de computación, hardware de telecomunicaciones y cualquier otro equipamiento e implementos, que entren o estén radicados dentro de los exclaves aduaneros portuarios, sin perjuicio de los procedimientos necesarios para su introducción. Estos inventarios se actualizarán cuando existan nuevas adquisiciones o finalice el uso de estos activos en el exclave, debiendo informar a la Aduana inmediatamente.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

Los citados inventarios y sus actualizaciones estarán a disposición de la DNA, sin perjuicio de las competencias de ésta para la comprobación aleatoria de los bienes declarados.

Los contratistas que ingresen maquinaria, equipos, implementos, herramientas o materiales dentro del exclave aduanero portuario para llevar a cabo trabajos de construcción u otros, deben igualmente mantener inventariados los mismos, con base en las declaraciones de ingreso correspondientes.

Cualesquiera equipamientos e instalaciones para actividades y propósitos no permitidos en los exclaves aduaneros portuarios, no podrán ser ingresados a los mismos.

Artículo 32: Asistencia en controles

Las empresas están obligadas a facilitar el ejercicio de sus competencias a los organismos estatales encargados de hacer los controles de actividades e inspección de productos, mercaderías u objetos en los exclaves aduaneros portuarios.

A su requerimiento, entregarán la información pertinente sobre los bienes objeto de control y permitirán el acceso a los mismos, para los propósitos legales de inspección, durante su almacenamiento, manipuleo o estadía en los exclaves.

Bajo la coordinación del Capitán de Puerto y en cooperación entre las partes intervinientes, se deben organizar los necesarios controles e inspecciones, de manera de evitar interferencias con la actividad operativa, respetando el principio legal de la libre circulación de mercaderías y productos en los puertos.

Cuando las inspecciones o controles se deriven de la naturaleza o cualidad de las mercaderías o productos almacenados en el exclave aduanero portuario, la obligación de la empresa operadora o concesionaria de colaborar en la inspección oficial de bienes, no impedirá su derecho a ser resarcida por el dueño de la mercadería, por los gastos incurridos en ocasión de dichos controles.

Parte 4: Entrada, salida y circulación de personas, mercaderías y bienes en el puerto libre

Artículo 33: Circulación de bienes

Dentro de los exclaves aduaneros portuarios, la circulación de mercaderías será libre, tal como se define en la Ley de Puertos y el Decreto 412/992, reglamentario de la misma.

Los bienes depositados en los recintos aduaneros portuarios pueden ser reembarcados o importados en cualquier momento, excepto cuando estén involucrados en procedimientos relativos a ilícitos aduaneros o bienes abandonados o cuando representen peligro para la seguridad o la salud pública.

Artículo 34: Restricciones al uso

Los materiales y bienes introducidos libremente de acuerdo al artículo anterior por empresas y organizaciones administrativas al exclave aduanero, para su propio uso en las actividades permitidas por la Ley de Puertos, pueden ser utilizados únicamente dentro del puerto libre.



Artículo 35: Normas generales de entrada y salida a los recintos aduaneros portuarios

Las personas, mercaderías, bienes, medios de transporte, etc. sólo podrán ingresar o abandonar los exclaves aduaneros a través de sus accesos específicos, tal como está estipulado en la presente reglamentación.

La Aduana, en el ejercicio de sus competencias, podrá controlarlos cuando ingresen o abandonen el exclave aduanero por los accesos referidos e impedir su entrada, por las causas y mediante los procedimientos especificados en la presente reglamentación. En caso que la Aduana observe la salida del recinto aduanero portuario, ésta no podrá impedirse por más de setenta y dos (72) horas para decidir su efectivo traslado a depósito habilitado fuera del recinto portuario por cuenta del interesado.

Las inspecciones, por los funcionarios de Aduana, de los precintos aduaneros en cargas que ingresen o salgan desde y hacia el territorio aduanero nacional, deben ser efectuadas inmediatamente antes de la entrada o inmediatamente después de la salida de las mismas, por el punto de control correspondiente.

Las personas o vehículos que no posean documentación específica de entrada, como se establece más adelante, deberán ser registrados con los datos necesarios por la PNN en forma previa a su acceso, pudiendo así ingresar al exclave, una vez que hayan sido autorizados a ello por la Aduana.

La Administración Portuaria, en coordinación con la DNA, con el conocimiento de la PNN y su aprobación en las cuestiones de su competencia, establecerá los equipamientos de infraestructura necesarios para el control de entrada/salida del exclave aduanero portuario, por vía carretera o ferrocarril. La dotación de personal y medios auxiliares de cada una de las Autoridades implicadas en los mismos, serán suministrados por ellas.

Artículo 36: Obligación de declarar, despachar y presentar a inspección las mercaderías que entran o salen del exclave

La situación aduanera de los bienes, medios de transporte y objetos personales que entren y salgan de los exclaves aduaneros portuarios, deberá ser declarada a la Aduana y, caso de ser requerido por ésta, deben ser presentados para su examen.

Las mercaderías destinadas al comercio, deberán tener finalizado el trámite aduanero correspondiente previo a su llegada a los accesos portuarios.

El transportista, los cargadores y los operadores portuarios, serán responsables por la carga ordenada de vehículos con el propósito de la inspección aduanera. La presentación se hará de manera ordenada, permitiendo un conteo o cálculo de volumen fácil y la pronta identificación de marcas y números, lo que deberá ser tenido en cuenta al cargar los vehículos de transporte.

Los contenedores deberán ser cargados de manera que la inspección de su contenido o de los precintos aduaneros sea posible sin ninguna dificultad. En el caso excepcional que los contenedores sean requeridos para inspección, el camión se dirigirá al andén de inspección correspondiente. Si el funcionario de Aduana requiriese descargar los contenedores para una inspección exhaustiva, derivada de sospecha fundada de ilícito aduanero, esta operación no deberá ser llevada a cabo en las zonas de control aduanero de los accesos, sino en depósitos designados para este fin, a los que se dirigirá el vehículo bajo custodia aduanera.

La reincidencia en sistemas de carga u ordenación de la misma en forma que dificulte la inspección, retrasando la eficiencia de las operaciones de acceso a los recintos aduaneros portuarios, podrá ser



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

considerada infracción grave, de las tipificadas en el Artículo 18 del Decreto 412/992.

Artículo 37: Normas particulares para productos y mercaderías peligrosas o prohibidas

Los productos, mercaderías u objetos cuya importación y/o exportación esté prohibida, no podrán ser embarcados, desembarcados, depositados o almacenados en el exclave aduanero portuario.

La PNN comunicará a la Aduana y al Capitán de Puerto, en cada caso, las restricciones a la libre movilización y disposición de bienes o mercaderías peligrosas.

Los concesionarios y operadores portuarios estarán obligados, para el caso en que no se hiciese el despacho directo de los mismos, a mantener lugares separados de almacenamiento, con las necesarias precauciones y seguridades, así como registros especiales de dichos bienes y obtener la aprobación previa de la autoridad competente, para cualquier movimiento o tratamiento deseado, en la forma en que se determine por el Reglamento de Operaciones Portuarias y el respectivo Manual de Seguridad Portuaria y Cargas Peligrosas.

En ocasión del despacho directo de estas mercaderías o bienes, se observarán los procedimientos y precauciones establecidos al respecto.

Artículo 38: Normas particulares para medios de trabajo radicados en los recintos aduaneros portuarios

Se permitirá, bajo control aduanero, la salida y nueva entrada en el recinto aduanero portuario, de maquinaria, vehículos, medios de transporte y comunicación, introducidos y radicados en los exclaves aduaneros portuarios para su uso en las actividades de los mismos, cuando sea necesario para reparaciones, conservación o mantenimiento.

Como excepción de lo anterior, los medios de movilización de cargas de operadores portuarios podrán acogerse al régimen especial que se describe en el Artículo 39 del presente reglamento.

La entrada y salida de estos elementos sólo se permitirá por las instalaciones de acceso al puerto, establecidas por la ANP.

Artículo 39: Regímenes especiales de entrada/salida

Las maquinarias y equipos para movilización de cargas, propiedad de las empresas prestadoras de servicios portuarios a la mercadería, gozarán de un régimen de permisos especiales de entrada y salida temporal a o desde el recinto aduanero nacional, para trabajar en los recintos aduaneros portuarios o en depósitos aduaneros habilitados a nombre de sus titulares.

El procedimiento a aplicar será el mismo usado en la actualidad por la Aduana, para las empresas prestadoras de servicios de reparaciones navales.

En relación con la emisión de dichos permisos, la Administración Portuaria comunicará a la Aduana la información de las empresas habilitadas para llevar a cabo servicios portuarios a la mercadería, de manera permanente.

Aquellos bienes que ingresen desde el territorio aduanero nacional y que sean requeridos por las empresas que trabajan en los recintos aduaneros portuarios para consumo, construcción o



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

mantenimiento de edificios, instalaciones y equipamiento, podrán ser introducidos en el exclave aduanero siguiendo procedimientos sencillos a ser establecidos por la DNA y deberán ser registrados en los inventarios de las empresas.

La introducción de estos bienes en el exclave aduanero no será considerada como una exportación, salvo que se decidiera por sus propietarios proceder a su venta al exterior.

Cuando la maquinaria y equipamiento, nacionales o nacionalizados, que se introdujera desde el territorio aduanero nacional al interior de los recintos aduaneros portuarios para su uso local, como medios de transporte, artículos de oficina, etc. fueren reintroducidos de nuevo al territorio aduanero nacional, se deberán entregar a la Aduana los documentos utilizados originariamente cuando fueron entrados en el exclave aduanero. En caso de que los controles de aduana prueben que dichos artículos son los mismos declarados en los documentos iniciales, será permitido poder reingresarlos sin más trámites al territorio aduanero nacional.

La DNA, en coordinación con la Administración Portuaria, deberá establecer procedimientos de control adecuados para asegurar que la introducción a los exclaves aduaneros portuarios de los bienes antes mencionados, será en todos los casos para la efectiva y exclusiva utilización en la finalidad específica declarada por las compañías que los introdujeron, en la declaración jurada a que se refiere el Artículo 53 de este reglamento.

Artículo 40: Ordenes de trabajo y acceso al puerto. Medios de transporte

Para los medios de movilización de cargas (maquinaria, equipos elevadores y medios de transporte) que deban entrar o salir de los recintos portuarios para el normal desenvolvimiento de las operaciones en los mismos, se aplicará un procedimiento de admisión mediante órdenes de trabajo y acceso a los recintos portuarios, que serán emitidas por los responsables del trabajo, cargadores, despachantes de aduana, operadores portuarios o multimodales, agentes marítimos o armadores y que se entregarán a la entrada y comprobarán a la salida del recinto.

Se creará a los efectos el Documento Único "Orden de Trabajo y Acceso a los Recintos Portuarios", a ser implantado por la Administración Portuaria, en coordinación con la PNN.

Estas órdenes de trabajo y acceso en las que se especificará, en todo caso, la fecha de entrada al recinto portuario, la tarea a llevar a cabo y el lugar de ejecución del trabajo dentro del recinto, serán el único documento habilitante para que la Administración Portuaria y la PNN permitan el acceso al recinto portuario de los citados medios, su conductor y, como máximo, un ayudante por vehículo de transporte, sin perjuicio del ejercicio de las competencias de control de la Aduana, en la entrada o salida de los recintos aduaneros portuarios.

Los taxímetros y vehículos oficiales, con sus conductores, podrán acceder libremente a los recintos portuarios, siempre que sus pasajeros cumplan con los requisitos de acceso de las personas.

Los vehículos particulares de pasajeros, con destino a su embarque, una vez realizado su despacho aduanero, accederán al exclave en las condiciones establecidas para el correcto funcionamiento de los servicios de Estación o Terminal Marítima.

Artículo 41: Acceso de personas a los recintos aduaneros portuarios

Las personas que entren o salgan del exclave aduanero, deberán portar consigo y exhibir a las



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

autoridades, a su requerimiento, los pases que los habiliten para ello, con las autorizaciones preceptivas, de acuerdo con la reglamentación de la Ley de Puertos y sus normas complementarias. Sus objetos personales estarán sujetos, en cualquier caso, a inspección aduanera.

Las personas que deban acceder con asiduidad a los exclaves aduaneros portuarios y no tengan su centro de trabajo en los mismos, podrán obtener permisos especiales para ello, previa la comprobación y aceptación del motivo de ingreso, por la Administración Portuaria, quien dará conocimiento a la DNA.

Ambos órganos prestarán conformidad inmediata a estas peticiones, cuando estén justificadas por el trabajo de los solicitantes y no concurren en ellos circunstancias de impedimento por sanciones portuarias o ilícitos aduaneros reiterados.

Una vez obtenida la conformidad de la Administración Portuaria y la no objeción de la DNA, la PNN extenderá los pases correspondientes, siendo de su responsabilidad el control y actualización de los mismos y la comprobación sistemática de su presentación para entrar al recinto portuario.

Se distinguirán los pases de los trabajadores de mano de obra portuaria mensual y de los de otros trabajadores fijos en actividades del exclave aduanero a que se refiere el Artículo 42, de los del personal directivo, técnico o administrativo de las empresas, funcionarios y otras personas que deban entrar con asiduidad a los recintos aduaneros portuarios.

Con carácter general, los permisos permanentes se otorgarán a:

- a. Gerentes, personal técnico y administrativo de las empresas prestadoras de servicios portuarios, que deban trabajar con asiduidad en el exclave.
- b. Personal de Administración Portuaria u otros órganos u organismos del Estado, cuyas tareas estén directamente relacionadas a las operaciones portuarias y su control.
- c. Representantes de agentes marítimos, despachantes de aduana y de empresas concesionarias o que ejerzan actividades auxiliares o conexas con las operaciones portuarias del exclave.
- d. Otros, autorizados por la Administración Portuaria y la DNA.

En el caso de necesidad de acceso accidental a los recintos aduaneros portuarios, la PNN podrá extender pases especiales de corto plazo, a su discreción, en los que deberá hacer constar el motivo del permiso y la fecha de caducidad del mismo. La posesión de estos pases no impedirá el ejercicio de las competencias de contralor aduanero.

La PNN no podrá extender pases de acceso a personas u objetos cuya entrada a los recintos aduaneros portuarios esté expresamente prohibida por la Administración Portuaria o la DNA, en el ejercicio de sus competencias respectivas. A los efectos, ambos órganos comunicarán estas circunstancias a la PNN, en el momento en que se produzcan los actos administrativos de prohibición.

Las empresas serán responsables de la petición y devolución de los pases de su personal, cuando hayan cesado las causas que motiven el acceso del mismo a los exclaves aduaneros portuarios.

Los pasajeros sólo podrán ingresar al recinto portuario, en las condiciones establecidas para el correcto funcionamiento de los servicios de Estación o Terminal Marítima.

Las tripulaciones de los buques pasarán libremente cuando posean libreta de embarque válida, de



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

buques surtos en el exclave aduanero portuario.

No se permitirá a ninguna persona permanecer durante la noche en el puerto libre, excepto aquéllas que se encuentren trabajando, ligadas directamente a las operaciones de los buques o que hayan sido específicamente autorizadas para estancia nocturna por la Administración Portuaria y sin objeción de la DNA, cumplidas todas las formalidades correspondientes.

Artículo 42: Acceso de los trabajadores a los recintos aduaneros portuarios

Los trabajadores de mano de obra portuaria que tengan relación permanente con sus empleadores y aquéllos que presten servicios en actividades permitidas en el recinto aduanero portuario, tendrán tarjetas de identificación especiales, que deberán portar en lugar visible para control de las autoridades competentes.

Las tarjetas de identificación de los trabajadores de mano de obra portuaria tendrán un distintivo especial que las diferencie de las de otros trabajadores de los exclaves aduaneros portuarios.

La entrada diaria de los trabajadores eventuales de la mano de obra portuaria, será autorizada por la PNN en base a las listas recibidas de las empresas prestadoras de servicios portuarios, copia de las entregadas a ANSE, con carácter previo a las operaciones.

ANSE podrá, a su vez, en el ejercicio de sus controles de la mano de obra portuaria, comprobar las listas en poder de la PNN, que deberán ser copia de las previamente entregadas por los operadores en ANSE.

Estos trabajadores de mano de obra portuaria eventual, portarán tarjeta de identificación con el nombre de la empresa prestadora de servicios portuarios que los contrató por el día y con un distintivo claramente visible, con la leyenda "EVENTUAL".

Artículo 43: Mercaderías, bienes o medios de transporte abandonados o en condiciones inaceptables

La Administración Portuaria podrá iniciar la remoción de bienes abandonados o que representen peligro para la seguridad portuaria o la salud pública, siguiendo para ello sus procedimientos internos. En lo no previsto en ellos será de aplicación lo dispuesto en el Artículo 121 del CAU.

Los costos de remoción de dichos bienes deberán ser sufragados por sus dueños u obtenidos del producido de su remate por la Administración Portuaria, quien podrá establecer cláusulas contractuales a este fin, con quienes tomen, arrienden o sean concesionarios de los servicios portuarios correspondientes.

La DNA podrá solicitar a la Administración Portuaria, bajo circunstancias justificadas y previa intimación a sus dueños o consignatarios, la remoción de bienes que se encuentren abandonados en el exclave aduanero. La Administración Portuaria deberá iniciar los procedimientos necesarios, de acuerdo al procedimiento interno aplicable.

Artículo 44: Reembarque e importación de mercaderías, maquinaria y equipos portuarios

Los bienes y mercaderías introducidos al recinto aduanero portuario desde fuera del territorio aduanero



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

nacional, podrán ser reembarcados por las compañías que los introdujeron, por cualquier razón y en cualquier momento, siempre que las Autoridades Portuaria y Aduanera sean debidamente informadas y que los inventarios sean modificados convenientemente.

En el caso que dichos bienes o mercaderías fueren introducidos al territorio aduanero nacional, se considerarán como importados y se deberán cumplir los trámites de importación y abonar las cantidades correspondientes a la liquidación completa de tasas e impuestos a la importación o en ocasión de la misma.

Artículo 45: Marco sancionatorio

Los criterios generales y particulares respecto a infracciones, sanciones y su tipificación, así como a los órganos sancionadores, serán los previstos en la Ley de Puertos y su reglamentación, así como en la legislación aduanera y la de policía portuaria vigentes.

Artículo 46: Organos competentes

La Administración Portuaria, la DNA y la PNN, serán las encargadas de la aplicación de estas normas, en el ámbito de sus respectivas competencias.

En relación a las disposiciones anteriormente citadas, la Administración Portuaria tiene la competencia de prohibir el acceso a los recintos portuarios, a quienes infrinjan las normas a que se refiere el Artículo 23 de la Ley 16.246.

La DNA podrá denegar el acceso a los recintos aduaneros portuarios, en el ejercicio de sus competencias.

En el caso que las personas o bienes no cumplan con los requisitos exigidos para el acceso a los recintos portuarios o en aplicación de sus competencias de policía portuaria o cuando para ello fuere requerida por la Administración Portuaria, la PNN podrá denegar la entrada a dichos recintos, hasta tanto se subsanen las causas de impedimento observadas.

Cuando las autoridades correspondientes en el ejercicio de sus competencias lo consideren necesario, podrá ser denegada, en forma provisoria o definitiva, la ejecución de actividades dentro de los puertos por personas o empresas que estén involucradas en procedimientos administrativos, penales, aduaneros o civiles, que supongan invalidación o suspensión de autorizaciones para operar o entrar a los recintos portuarios. La Administración Portuaria, como órgano autorizante u otorgante de las concesiones o permisos, será la autoridad competente a estos fines.

La aplicación, con carácter preventivo, de medidas del tipo de las expresadas en el inciso anterior, puede ser solicitada por la DNA, en caso de estar en curso procedimientos sancionatorios por infracciones graves a las normas y reglamentaciones que gobiernan el uso de los exclaves aduaneros, en el área de su competencia.



CAPITULO II

DEL EJERCICIO DE LAS COMPETENCIAS DE LOS DIFERENTES ORGANOS U ORGANISMOS DE CONTROL DEL ESTADO, EN LOS EXCLAVES ADUANEROS.

Artículo 47: Ejecución de controles sobre las mercaderías

Los organismos que efectúan controles relacionados con la salud o el comercio exterior, como MGAP, MSP, BROU, etc. deberán llevar a cabo las inspecciones físicas de productos y mercaderías en los locales de los importadores o exportadores.

Caso de no ser posible esta práctica, lo harán en las zonas de control aduanero, sitas en los accesos de los exclaves portuarios, en coordinación con la Aduana y procurando no exceder el tiempo necesario para el control aduanero.

Artículo 48: Controles dentro de los recintos portuarios

En el caso de que fuera imprescindible llevar a cabo inspecciones o controles en los almacenes portuarios o durante la ejecución de las operaciones, ello se hará en todo caso con conocimiento y bajo la coordinación del Capitán de Puerto o quien ejerza sus funciones y siguiendo el principio de no interferencia en las operaciones, en el marco de la Ley de Puertos y su reglamentación.

Artículo 49: Competencias generales de la Administración Nacional de Puertos (ANP)

La ANP ejercita la administración del recinto portuario en los puertos bajo su administración y tiene en ellos los necesarios poderes para el desarrollo de sus competencias y funciones, tal como se establece en la Ley 16.246, su reglamentación y normas complementarias.

Todas las referencias que se hacen en este texto a la Administración Portuaria, corresponden a la ANP en el puerto de Montevideo y demás puertos bajo su administración.

Las principales funciones de la ANP en relación con los exclaves aduaneros portuarios y sin perjuicio de las generales contenidas en la Ley de Puertos, su reglamentación y demás normas aplicables, son las siguientes:

- a. Ejercitar la administración del exclave aduanero portuario.
- b. Preparar y mantener actualizados los planos de los límites de los exclaves aduaneros de los puertos, elevándolos para su fijación por el Poder Ejecutivo.
- c. Construir y mantener las obras de delimitación de los exclaves aduaneros portuarios y llevar a cabo la zonificación interna de los mismos, de acuerdo con los Planes Directores de los puertos y siguiendo, en su defecto, criterios de organización y comercialización de los puertos.
- d. Dentro del marco del ejercicio de sus competencias y de las leyes y normas concernientes, examinar, aprobar, hacer el seguimiento y gestionar, en su caso, los proyectos de inversión en los recintos aduaneros portuarios.
- e. Formular y aplicar las normas y procedimientos a nivel de detalle, para la administración del



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

recinto portuario, de acuerdo con la Ley de Puertos y su reglamentación y teniendo en cuenta la normativa aduanera de aplicación. En el caso de normas que afecten a otros Organos u Organismos del Estado intervinientes, se ejercerán las competencias que la ley confiere al Capitán de Puerto, en la forma establecida.

f. Asistir a los Organos y Organismos del Estado competentes, dentro de los recintos aduaneros portuarios, en las inspecciones y controles de personas, mercaderías y bienes, cuarentenas, seguridad pública y otros, coordinando las condiciones de prestación de servicios.

g. Obtener la información legal y reglamentariamente requerida, de todos los usuarios y operadores que utilicen las áreas e instalaciones en el exclave aduanero, inclusive las instalaciones de ANP y facilitarla a petición de los organismos que ejerciten funciones de supervisión y control en el mismo, en ejercicio de sus competencias.

A los efectos establecerá los necesarios procedimientos, ajustándose a los principios de mínima burocracia e intervención en la actividad de las empresas, de forma que las informaciones necesarias se den por éstas una sola vez.

h. El Capitán de Puerto, a través del apoyo administrativo de ANP, se coordinará con la PNN y la DNA para facilitar el ejercicio de las funciones de estos organismos, comunicándoles en el tiempo, forma y contenido requeridos por ellos, la información que posea y que resulte necesaria a tales fines.

Esta información se referirá a las operaciones portuarias, los buques y sus cargas, incluyendo, como mínimo, la siguiente:

i. Sobre la operación: empresa prestadora de servicios portuarios, debidamente habilitada, encargada de la operación; si es carga/descarga directa o indirecta; tipo de carga a operar (contenedores, carga general, graneles o cargas especiales); si en el buque o en la operación hay cargas peligrosas o contaminantes.

ii. Sobre el buque: nombre del buque; bandera; puerto de registro; armador y agente; nombre del capitán; fecha y hora estimadas de llegada y partida; último y próximo puerto de escala.

iii. Sobre la carga: la información que corresponda, de la especificada en el Capítulo II del Título II del CAU, detallada en la forma en que procedimentalmente se defina.

Artículo 50: Competencias generales de la Dirección Nacional de Aduanas (DNA)

En los recintos aduaneros portuarios y la pertinente zona de supervisión aduanera, las funciones y competencias de la Aduana son las determinadas por las leyes y reglamentaciones respectivas (Artículo 5 al 10 del CAU y Artículo 163 de la Ley 16.320). Para dar cumplimiento a lo ordenado en la Ley de Puertos, se ajustarán en lo necesario los procedimientos aduaneros existentes.

Las personas, mercaderías, productos, bienes y medios materiales de cualquier tipo que entran o salen de los recintos aduaneros portuarios están, por tanto, sujetos a las leyes aduaneras, sus reglamentaciones, normas y procedimientos.

En toda cuestión o situación relativa al ejercicio de las competencias aduaneras en los recintos aduaneros portuarios que pueda plantearse y no esté específicamente contenida en esta reglamentación, se aplicarán los procedimientos aduaneros generales vigentes. En los procedimientos a aplicar, se procurará en todo momento el respeto de los mandatos contenidos en la Ley de Puertos, sobre el marco jurídico del puerto libre y las mercaderías o productos que en él entren, permanezcan o salgan.



El MEF, a propuesta de la DNA, dictará o adecuará, en su caso, las reglamentaciones y normativas complementarias necesarias, para ajustar la actividad aduanera al marco del puerto libre.

Artículo 51: Competencias y funciones específicas de la DNA

En particular la Aduana tendrá las siguientes funciones y competencias en relación con los recintos aduaneros portuarios:

- a. Ejercer sus competencias de despacho y supervisión sobre los medios de transporte, mercaderías, bienes y objetos personales que entren o salgan del exclave portuario.
- b. Liquidar a la salida o entrada del mismo, los tributos, o derechos aduaneros que correspondan. No se incluyen en este literal los tributos administrados por la DGI.
- c. Prevenir y reprimir el contrabando, así como cualquier otro ilícito aduanero, de acuerdo con sus cometidos legales y reglamentarios.
- d. Recopilar las estadísticas aduaneras.
- e. Ejercer cualquiera otra de sus competencias, que sea de aplicación, acorde con la legislación aduanera y portuaria.
- f. Controlar la movilización de cargas en almacenes dentro de los exclaves aduaneros portuarios, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 52.
- g. Comprobar que los bienes destinados al comercio en los exclaves aduaneros portuarios, no sean consumidos o usados como factores productivos.
- h. Comprobar que los bienes entrados a los exclaves aduaneros portuarios desde el territorio aduanero nacional, no sean intercambiados o mezclados con bienes que permanezcan en los exclaves, no despachados de aduana.
- i. Comprobar que la maquinaria, equipo y herramientas utilizadas en los exclaves aduaneros portuarios, bajo condiciones fiscales y regulaciones especiales, sean registradas y cumplan con las normas y procedimientos establecidos por la legislación nacional y el presente reglamento.

Artículo 52: Supervisión de actividades por la DNA en los recintos aduaneros portuarios

La DNA tendrá siempre a su disposición la información necesaria de las empresas, que se establece en el presente reglamento, para ejercer sus controles sobre la actividad de las mismas y la circulación de mercaderías y bienes, indirectamente a través de dicha documentación e información.

No obstante, dentro de sus competencias legales, tiene el derecho de actuar directamente en los exclaves aduaneros portuarios, por medio de controles aleatorios in situ dirigidos a personas, vehículos, buques, depósitos, mercaderías, bienes y cualquier edificio o área. Asimismo podrá comprobar al azar, los inventarios de almacenamiento, de los activos móviles y los registros requeridos.

Los principios de frecuencia y alcance de los controles in situ, dentro de los exclaves, se determinarán por regulaciones internas de la Aduana, con la debida atención a lo dispuesto en los Artículos 2 y 16 de la Ley de Puertos y su reglamentación.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

La DNA realizará inspecciones in situ, cuando exista sospecha fundada de violación de la ley, en materia de su competencia.

La DNA llevará a cabo sus controles sin interrupción de las operaciones portuarias. En caso de no ser posible, por causa de la pérdida de evidencias de ilícitos aduaneros de los que se tenga sospecha cierta, se coordinará con el Capitán de Puerto para que el ejercicio de esos controles específicos, cause la mínima interferencia en las operaciones planificadas.

Artículo 53: Competencia de la DNA en el ingreso e instalación de maquinaria y equipos de trabajo en los recintos aduaneros portuarios

Sin perjuicio del trámite aduanero que corresponda y que se determina en el Artículo 39 del presente reglamento, en los proyectos a ser presentados para nuevas instalaciones o en los que se presenten para la mejora o renovación de los procesos existentes a las mercaderías en almacenes portuarios, la DNA aceptará como suficiente, para la entrada e instalación de la maquinaria y equipos de trabajo pertinentes en el exclave, la "declaración jurada" de los interesados de que los procesos a ser ejecutados están dentro de las disposiciones de la Ley de Puertos.

La DNA, dará conformidad a los proyectos e instalaciones, tal como se establece en el Artículo 25 y podrá verificar la maquinaria instalada, una vez terminada la instalación y antes de comenzar los trabajos de procesamiento, de acuerdo con el procedimiento detallado en este reglamento.

La falta de veracidad en las declaraciones juradas a que se refiere este artículo, será considerada por la Administración Portuaria como infracción muy grave de las tipificadas en el Artículo 18 del Decreto 412/992 y sancionadas con la pena máxima prevista para estas infracciones, sin perjuicio del ejercicio de las competencias aduaneras aplicables.

Artículo 54: Impedimentos al acceso de personas

La Aduana podrá impedir la entrada y el trabajo en los exclaves aduaneros portuarios, a personas físicas o jurídicas, en los casos y circunstancias contenidas en la presente reglamentación.

Este derecho se ejercerá, en el interior de los recintos aduaneros portuarios y para con las personas físicas o jurídicas habilitadas por la Administración Portuaria, requiriendo a la misma para que tome las acciones administrativas apropiadas, pudiendo solicitar, en caso necesario, el auxilio de la PNN, como policía portuaria.

La DNA, mediante la información en poder de la PNN, tomará conocimiento de la identificación de las personas autorizadas a ingresar en los recintos aduaneros portuarios y, siempre que existan antecedentes reiterados de infracciones graves a la legislación aduanera, podrá objetar la aprobación para el trabajo en su interior, denegando el acceso como se explicita en el Artículo 46 de este reglamento.

La Administración Portuaria incluirá en sus procedimientos de habilitación y de registro de operadores portuarios la obtención preceptiva de un informe de la DNA, que cubra los aspectos a que se refiere en el Artículo 25.

Artículo 55: Competencias de la Prefectura Nacional Naval (PNN)

La PNN ejercerá sus competencias de acuerdo a su marco legal vigente. Se introducirán los necesarios



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

cambios en los procedimientos generales de controles de seguridad en los accesos, a bordo de los buques o en el exclave aduanero, para salvaguardar las disposiciones obligatorias de la Ley de Puertos y su reglamentación, concernientes a su coordinación con la Capitanía de Puerto o quien ejerza sus funciones, con la DNA, y con otros organismos oficiales, a través del Capitán de Puerto.

Se coordinarán especialmente, con la DNA y con la Administración Portuaria, las acciones a ser tomadas en el cambio de procedimientos e informaciones a ser compartidas en lo que afecte a la entrada o salida de personas, vehículos y objetos en el exclave aduanero, para obtener la máxima seguridad, eficacia y rapidez, de acuerdo a lo establecido en la Ley de Puertos, su reglamentación y normativa complementaria.

El MDN, a propuesta de la PNN, llevará a cabo los ajustes normativos pertinentes.

Artículo 56: Competencias del Ministerio del Interior, Dirección Nacional de Migración (DNM)

La DNM ejercerá sus competencias respecto de la visita y estadía de buques, como se estipula en las reglamentaciones de "Libre Plática" y en los servicios de la terminal de pasajeros, bajo las condiciones legales y reglamentarias de coordinación con la Capitanía de Puerto o quien realice sus funciones, sin interrumpir las operaciones.

Se instrumentarán procedimientos especiales en coordinación con la PNN para facilitar los cambios de tripulación de los buques y evitar la congestión del tráfico de pasajeros y las demoras en el despacho migratorio, antes o después de que los pasajeros aborden los buques.

El MI a propuesta de la DNM, llevará a cabo los ajustes normativos pertinentes.

Artículo 57: Competencias del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (MGAP) y Ministerio de Salud Pública (MSP)

El MGAP y el MSP, realizarán los controles necesarios dentro de sus competencias, como lo prescriben las leyes aplicables.

En sus procedimientos se ajustarán a lo dispuesto en la Ley de Puertos, con la mayor eficiencia operativa. Esto significa que sus controles e intervenciones no impedirán o demorarán las operaciones portuarias y se harán, de acuerdo a lo establecido en los Artículos 47 y 48 del presente reglamento.

Siempre que exista sospecha fundada de violación de la ley en el ámbito de sus competencias, ambos Ministerios podrán intervenir con la coordinación del Capitán de Puerto o quien ejerza sus funciones, para tomar las medidas o ejercer los controles necesarios.

El MGAP y el MI a propuesta de las Direcciones respectivas, llevarán a cabo los ajustes normativos pertinentes.

Artículo 58: Competencias del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)

Todas las personas físicas o jurídicas que realicen actividades en los recintos aduaneros portuarios, actúan en el territorio del Uruguay y están sometidas a la legislación y normas generales que, en materia fiscal, enmarcan las competencias del MEF.

Se exceptúan las condiciones especiales para el tratamiento fiscal de transacciones comerciales, compra



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

y mantenimiento de maquinaria, equipos y herramientas para su uso en las operaciones portuarias y bienes al servicio de la actividad en el puerto libre, que serán las previstas en la presente reglamentación o las que puedan dictarse en el futuro. En los casos no especificados, se aplicará el régimen fiscal general de la República, para personas y bienes.

El MEF, dentro de los recintos aduaneros portuarios, realizará los controles necesarios en el ejercicio de sus competencias, con la mayor eficiencia operativa.

Lo anterior significa que dichos controles no deben interferir las operaciones portuarias. En los casos en que existiera sospecha fundada de violación de la ley o reglamentaciones que le competen, el MEF podrá, con la coordinación del Capitán de Puerto o quien ejerza sus funciones, intervenir para tomar las medidas necesarias.

El MEF informará a la Administración Portuaria de las sanciones impuestas a personas o empresas en los recintos aduaneros portuarios, para poder comprobar la posible violación de las condiciones contractuales en concesiones, autorizaciones o permisos.

Artículo 59: Competencias del Laboratorio Tecnológico del Uruguay (LATU)

En el caso de que el LATU necesitare ejercer controles físicos sobre mercaderías de importación para entrar en régimen de admisión temporaria o reexportadas al puerto libre procedentes de dicho régimen y que se encuentren depositadas en almacenes dentro de los recintos aduaneros portuarios, lo hará previa comunicación y en coordinación con el Capitán de Puerto, de forma de no interferir en otras operaciones.

A los efectos de los controles documentales sobre estas mercaderías y para dar cumplimiento a lo dispuesto en el Artículo 3º del Decreto 420/990 de 11 de septiembre de 1990, el LATU se relacionará con la Administración Portuaria por el procedimiento específico vigente.

Se incluyen en las excepciones del Artículo 22 del Decreto 420/990 de 11 de septiembre de 1990, las maquinarias y equipos a que se refiere el Artículo 39 de este reglamento.

El LATU realizará los ajustes procedimentales a que pudiese haber lugar para el cumplimiento de este Decreto.

Artículo 60: Competencias del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS) y de la Administración Nacional de los Servicios de Estiba (ANSE)

Todas las personas físicas y jurídicas que desarrollan actividades en los recintos aduaneros portuarios, lo hacen en el territorio del Uruguay y están sometidas a la legislación y normas generales que, en materia laboral, enmarcan las competencias del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

ANSE deberá ejercer sus competencias en el recinto del puerto de Montevideo de acuerdo a las leyes y reglamentaciones vigentes.

Todos los controles o intervenciones dentro de los recintos aduaneros portuarios, deben ser coordinados con el Capitán de Puerto o quien ejerza sus funciones.

Artículo 61: Competencias del Banco de la República Oriental del Uruguay (BROU)

El BROU deberá coordinarse con la DNA, a través de la Capitanía de Puerto o quien ejerza sus



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

funciones, para realizar aquellos controles considerados imperativos en el ejercicio de sus competencias, de manera de suprimir los controles redundantes con otros ya efectuados por la Aduana, con ocasión del comercio exterior a través de los puertos. En cualquier caso y, dadas las características de libre circulación de las mercaderías en el puerto libre, los controles necesarios deberán ser ejecutados fuera del exclave aduanero.

El BROU llevará a cabo los ajustes normativos pertinentes.

Artículo 62: Libre Plática

Para la aplicación, con la mayor eficacia, del régimen establecido como "Visita de Libre Plática" se implantarán, en coordinación con el Capitán de Puerto, los procedimientos más adecuados para el inmediato inicio de las operaciones, al arribo del buque a puerto.

Los buques de ultramar y los ferrys de pasajeros, traspasarán los límites de los recintos aduaneros portuarios, sujetos a los procedimientos de entrega de documentación de acuerdo con las normas de "Libre Plática Cablegráfica".

Excepto en casos justificados, sospecha fundada de violación de leyes y reglamentaciones o peligro para la seguridad o la salud públicas, toda la actividad de estos procedimientos de despacho deberá ser llevada a cabo por los funcionarios correspondientes, en la oficina de Libre Plática, sin abordar los buques.

Una vez presentada la documentación correspondiente por el Capitán del buque, cualquier tripulante o su agente, de acuerdo con la normativa específica que rige en la Libre Plática, se autorizará sin demora la iniciación de las operaciones portuarias.

Lo anterior será sin perjuicio del ejercicio de las competencias de la PNN en materia de controles para la seguridad de los buques, que no obstaculizarán el comienzo o desarrollo de las operaciones.

CAPITULO II

CONDICIONES A CUMPLIR EN LOS RECINTOS ADUANEROS PORTUARIOS

Artículo 63: Límites

La definición de los recintos aduaneros portuarios se encuentra contenida en el Artículo 2 del presente reglamento.

El área declarada como recinto aduanero portuario, deberá estar deslindada y cercada en forma de garantizar eficientemente su aislamiento del resto del territorio nacional.

La competencia de proponer, construir y mantener los límites de los recintos aduaneros portuarios, corresponde a la Administración Portuaria de acuerdo a lo establecido en el Artículo 49 literales b y c. La competencia para fijar estos límites, corresponde al Poder Ejecutivo, de acuerdo con el Artículo 5º de la Ley 16.246.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

Los límites marítimos de los recintos aduaneros portuarios, estarán indicados en los planos marítimos o portuarios oficiales.

Artículo 64: Acceso a los recintos aduaneros portuarios, por vía marítima

Para los buques o artefactos flotantes que entren a los recintos aduaneros portuarios desde aguas territoriales de la República exteriores a dichos recintos, se establecerán puntos de inspección aduanera, de acuerdo a los procedimientos que se instrumenten por la Aduana, en coordinación con la Capitanía de Puerto correspondiente o quien haga sus veces.

El cruce del límite marítimo de los exclaves aduaneros portuarios por buques u otros artefactos flotantes, está sujeto a las normas que rigen las escalas en puertos y bajo las competencias del Capitán de Puerto, como autoridad desconcentrada de la Administración Portuaria, así como de la PNN. Las competencias de la Aduana relativas a las zonas marítimas de vigilancia aduanera permanecen incambiadas.

Artículo 65: Accesos terrestres a los recintos aduaneros portuarios

En los límites terrestres del recinto existirán puntos de acceso fijos y asimismo cercados, donde se establecerán las zonas de control aduanero y de controles de acceso portuario, para las personas, mercaderías, objetos y vehículos que entren o salgan del exclave aduanero portuario por vía terrestre.

Los accesos terrestres de los recintos aduaneros portuarios se determinarán por la Administración Portuaria con el asesoramiento de la DNA.

Cualquier tráfico terrestre de entrada o salida del exclave aduanero portuario, debe ser canalizado exclusivamente a través de estos accesos y de los puntos de verificación aduanera a establecer en ellos.

La entrada o salida de bienes o personas a través de otros lugares que los explícitamente definidos por las autoridades o sin el cumplimiento de los requisitos de permiso para acceder al exclave aduanero portuario, están estrictamente prohibidas. El incumplimiento de esta norma se considerará infracción muy grave, de las establecidas en el Artículo 18 del Decreto 412/992.

Artículo 66: Iluminación y vigilancia de las zonas de control, puntos de verificación y límites terrestres

Las áreas de tráfico terrestre de las zonas de verificación aduanera y puntos de control, así como el límite cercado del recinto aduanero portuario, deberán estar suficientemente iluminados durante la noche, a juicio de la DNA y la PNN.

Compete a la PNN, sin perjuicio de las funciones específicas de la DNA, el ejercicio de la vigilancia de los límites de los recintos aduaneros portuarios, previniendo o reprimiendo su violación.

En caso de violación de los límites del recinto, la PNN notificará el hecho y sus detalles a las Administraciones Portuaria y Aduanera, a los efectos pertinentes.

La Administración Portuaria podrá instalar medios electrónicos de vigilancia de los límites de los recintos portuarios. En dicho caso, se coordinará con la PNN, quien ajustará sus sistemas de control para lograr la mayor eficiencia en las labores de vigilancia.

Los recintos de control aduanero en los accesos portuarios y las áreas de estacionamiento entre las



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

instalaciones de salida del recinto aduanero portuario y el recinto portuario, y los recintos de control aduanero también serán cercados, estableciéndose puestos de vigilancia de la PNN, en los puntos finales de salida al territorio no portuario.

Artículo 67: Oficinas en los puntos de verificación aduanera

En cada punto de verificación aduanera se deberán prever instalaciones para los funcionarios de aduana y los elementos de control necesarios, a juicio de la Administración Portuaria y la DNA.

Mientras exista flujo de operaciones portuarias, los accesos deberán estar habilitados y, como mínimo, uno de estos puestos permanecerá abierto las 24 horas del día, todos los días del año, para permitir cualquier salida o introducción de mercadería al exclave aduanero portuario.

Artículo 68: Comunicaciones y equipamiento

Los puntos de verificación deben estar equipados adecuadamente para asegurar la comunicación entre buques, con la PNN, el Capitán de Puerto y especialmente, con los vigilantes durante sus rondas de inspección, así como para permitir la necesaria comunicación de datos entre ellos y las sedes de la Administración Portuaria y Aduanera.

CAPITULO IV

REGLAMENTACION FISCAL DENTRO DE LOS RECINTOS ADUANEROS PORTUARIOS

Artículo 69: Marco general

La instalación y realización de actividades en los recintos aduaneros portuarios estarán sujetas, en materia fiscal, a las disposiciones que regulan la misma, con las excepciones que se establecen en el presente reglamento.

Las normas generales siguientes se emiten en cumplimiento de los Artículos 2, 3 y 4 de la Ley 16.246.

Todas las mercaderías y bienes que ingresan en los exclaves aduaneros portuarios desde fuera del territorio nacional, estarán exentas de impuestos aduaneros, tasas y tributos aplicables a la importación o en ocasión de la misma.

Las mercaderías y bienes introducidos desde los recintos aduaneros portuarios al territorio aduanero nacional, serán considerados como importaciones y por lo tanto, estarán sujetos a los impuestos aduaneros, tasas y tributos correspondientes.

Las mercaderías y bienes introducidos a los recintos aduaneros portuarios desde el territorio aduanero nacional, que no sean utilizados para consumo, construcción, mantenimiento de edificios, instalaciones, equipamiento y material para operaciones y servicios portuarios o la organización administrativa de los mismos, serán considerados como exportaciones y sujetos al régimen pertinente.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

Artículo 70: Impuesto al Valor Agregado (IVA)

La circulación de bienes y la prestación de servicios realizados en recintos aduaneros portuarios queda excluida de la Aplicación del Impuesto al Valor Agregado (IVA), de acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 11 del Decreto 39/990 de 31 de enero de 1990.

Para evitar posibles transgresiones a la libre competencia o evasiones fiscales, mediante el traslado de costos de servicios gravados a servicios no gravados, los operadores portuarios que facturen servicios de transporte terrestre de mercaderías, para su entrada o salida del recinto aduanero portuario, facturarán el transporte separadamente de cualquier otro concepto de servicios prestados en el interior del citado recinto.

Artículo 71: Régimen impositivo de la maquinaria y equipo portuarios

La introducción desde territorio extranjero a los exclaves aduaneros portuarios de maquinaria, equipamiento, herramientas, repuestos y materiales necesarios para las operaciones a bordo y en tierra y tareas directamente relacionadas con las actividades permitidas en estos recintos, por empresas prestadoras de servicios portuarios y actividades conexas, que haya sido adecuadamente declarada, estará exonerada de todo tributo, impuesto, tasa o recargo en conexión con el comercio internacional.

La salida y posterior introducción de estos bienes al territorio aduanero nacional, se contempla en los Artículos 38 y 39 del presente reglamento.

Artículo 72: Mercaderías en tránsito internacional en zonas francas. Tarifas portuarias

Será requisito imprescindible para el despacho aduanero de importación de bienes previamente declarados en tránsito internacional, entre el exclave aduanero portuario y depósitos aduaneros fiscales o particulares o zonas francas, el pago por reliquidación de los precios de los servicios correspondientes a mercadería desembarcada (Numeral 1.4.3 literal c. del Decreto 534/993 de 25 de noviembre de 1993).

En ningún caso la DNA despachará de importación estos bienes, ni admitirá su entrada en el territorio aduanero nacional, si el importador o su representante no presenta un recibo válido emitido por la Administración Portuaria, demostrativo de que ya ha sido hecha la reliquidación a que se refiere el artículo citado en el inciso anterior y efectuado el pago correspondiente a las tarifas portuarias aplicables.

Las personas físicas o jurídicas responsables del despacho que no den cumplimiento a este requisito, serán pasibles de las sanciones que correspondan de acuerdo a lo establecido en el Decreto 412/992.

CAPITULO V

NORMAS QUE RIGEN EL TRANSPORTE DE MERCADERIAS Y SU CIRCULACION DESDE Y HACIA LOS EXCLAVES ADUANEROS

Artículo 73: Tráfico de ultramar y tráfico fluvial internacional

No se autorizará a cargar estos buques sin la orden de embarque debidamente autorizada en el trámite de solicitud de embarque. Los embarcadores y sus representantes, despachantes, agentes marítimos y



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

empresas prestadoras de servicios portuarios, velarán y serán responsables, en su caso, de que todas las formalidades de exportación sean cumplidas antes del embarque de mercadería con este destino.

No se autorizará a los buques a descargar mercadería sin la debida presentación, previa a la descarga, a la Aduana o al Capitán de Puerto, de los documentos exigibles en el caso, especialmente los indicados en el Artículo 20 Sección II Capítulo IV del CAU y, en su caso, la lista de contenedores en la forma indicada por el Capitán de Puerto.

Artículo 74: Mercadería no manifestada

La descarga de mercadería no contenida en el manifiesto de carga y destinada al puerto, deberá ser documentada inmediatamente por el operador portuario que dirige la operación y el agente marítimo debe entregar los manifiestos adicionales, antes de finalizar la operación del buque en puerto.

Artículo 75: Bienes descargados sin destino al puerto de escala

Los bienes destinados a otros puertos que fueran descargados erróneamente, deberán ser documentados y mantenidos separadamente de cualquier otra mercadería.

Dicha carga será reembarcada al buque lo antes posible, antes del despacho de éste para su salida. Además del buque, los agentes marítimos y operadores portuarios serán responsables del cumplimiento de esta norma.

En el caso de que, despachado el buque, se detectase en el puerto carga de este tipo, se procederá a declararla inmediatamente como "carga en transbordo", cumplimentando la documentación pertinente y especificando como causa de su presencia en puerto, la de "descarga por error de mercadería con destino a terceros puertos".

En el caso de que la Administración Portuaria o Aduanera detectaren la presencia en el puerto libre de cargas de las anteriormente descritas, que no hayan sido declaradas, se procederá de inmediato a la aplicación del procedimiento para declararlas abandonadas, sin perjuicio de las sanciones a que hubiera lugar para sus depositarios o consignatarios, en caso de haberse configurado una infracción y/o ilícito aduanero.

La transgresión de estas normas será considerada por la Administración Portuaria, como infracción grave, de las tipificadas en el Artículo 18 del Decreto 412/992.

Artículo 76: Transbordo internacional

La Aduana no requerirá la entrega de manifiestos de cargas en tránsito, para aquéllas que lleguen de terceros países por mar y salgan con destino a ultramar, por la misma vía, sin abandonar el exclave aduanero portuario.

El consignatario de la carga en puerto deberá disponer de un manifiesto de "carga en transbordo internacional".

Copia de estos manifiestos se deberá entregar a la Administración Portuaria, manteniéndose los bienes debidamente inventariados durante su permanencia en el exclave, en la forma ya descrita en el Artículo 28.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

En caso de que la Administración Portuaria requiera del operador, agente marítimo o consignatario la clarificación de la situación de estos bienes y no haya recibido respuesta en los plazos especificados en el Artículo 121 literales b) y c) del CAU, las mercaderías serán declaradas en abandono, sin perjuicio de la consideración de estas omisiones, como infracción grave de las tipificadas en el Artículo 18 del Decreto 412/992.

Artículo 77: Tráfico fluvial y de cabotaje nacional. Buques costeros pesqueros nacionales

Las embarcaciones fluviales y buques de comercio de cabotaje doméstico, así como los pesqueros costeros nacionales, deberán comunicar a la Aduana cuando ésta lo requiera, la información referente a la carga, el itinerario y el punto de desembarco. Si este aviso se da tres horas antes de la llegada o partida, la Aduana informará a dichos buques y embarcaciones, antes o en el momento de la llegada o partida, si pueden evitar el punto de inspección o si tienen que esperar o parar para que ésta se lleve a cabo y dónde. Este último extremo se decidirá en coordinación con el Capitán de Puerto o quien ejerza sus funciones.

Antes de cargar o descargar, los embarcadores, los agentes marítimos, los despachantes y los operadores portuarios deben preparar la documentación requerida especificada en el Artículo 30 del CAU y en las normas de la Administración Portuaria debiendo cumplir, en su caso, los procedimientos prescritos para exportación, importación, tránsito, privilegio de paquete o cualquier otro a que haya lugar, de acuerdo con la legislación vigente.

La Capitanía de Puerto y la PNN cooperarán con la DNA en la identificación y comunicación con buques, embarcaciones u otros artefactos flotantes sujetos a la inspección aduanera, con el objeto principal de asegurar que las embarcaciones de cabotaje y fluviales no entren o dejen el exclave aduanero portuario sin ser debidamente controlados por la Aduana.

La transgresión de estas normas será considerada por la Administración Portuaria, como infracción grave, de las tipificadas en el Artículo 18 del Decreto 412/992.

Artículo 78: Embarcaciones deportivas y de placer

Las embarcaciones de placer y barcos deportivos no podrán entrar en los exclaves aduaneros portuarios. La Administración Portuaria y la PNN, en su caso, concederán excepciones a esta regla para:

- a. Entradas a astilleros o zonas de varada, para reparación o mantenimiento.
- b. Ser descargados o cargados a buques o varados en tierra a la espera de buques.
- c. Otros propósitos, si la embarcación o bote no puede ser amarrada en el puerto, fuera del recinto aduanero portuario.

Artículo 79: Tráfico de Servicio

Los buques de servicio que trabajan para el puerto y que estén debidamente registrados por las Autoridades Nacionales competentes, pueden entrar y dejar libremente los exclaves portuarios sin despacho aduanero, siempre que lleven solamente provisiones y materiales que no están sujetos a controles aduaneros o de otros organismos.

La Aduana podrá detener los buques de servicio para ejercer controles, en coordinación con el Capitán de Puerto y la PNN, procurando en todo momento no interrumpir las operaciones portuarias.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

La transgresión de estas normas será considerada por la Administración Portuaria, como infracción muy grave, de las tipificadas en el Artículo 18 del Decreto 412/992.

Artículo 80: Tráfico Ferroviario

El programa de llegadas y salidas de trenes será comunicado a la Aduana por la unidad de la Administración Portuaria encargada de los movimientos ferroviarios en el puerto, con la antelación suficiente como para permitir la dotación de personal de la Aduana en el acceso ferroviario al recinto aduanero portuario.

Lo anterior será objeto de coordinación entre la Autoridad Aduanera y el Capitán de Puerto o quien haga sus veces.

Las mercaderías y objetos que ingresen o egresen del exclave aduanero a través de vías férreas, deberán ir acompañadas de la documentación aduanera pertinente.

Los procedimientos aduaneros de despacho deberán ser llevados a cabo antes de que los vagones ingresen al exclave aduanero portuario. A la vista de la documentación requerida para el despacho, que se especifica en el Artículo 34 del CAU, la aduana decidirá si los vagones deben ser dirigidos al punto de control que se determine, para su inspección.

Artículo 81: Tráfico Carretero

Se permitirá entrar y salir de los recintos aduaneros portuarios a los medios terrestres de movimentación de cargas y, como máximo, una persona por autogrúa o equipo elevador y dos personas por camión, si poseen en su caso, la documentación de transporte válida como se establece en el Artículo 34 del CAU, relativa a la mercadería a ser cargada o descargada.

Para la entrada al recinto portuario, sólo serán requeridas por la PNN y la Administración Portuaria, las órdenes de trabajo a que se refiere el Artículo 40 de este reglamento.

Los medios de transporte terrestres extranjeros con auto-propulsión (ej.: camiones) o con propulsión externa, aunque ésta sea de matrícula nacional (ej.: remolques descargados de un buque Ro-Ro) que entran o salen al territorio aduanero nacional desde los recintos aduaneros portuarios, con el sólo objeto de transportar bienes, pueden permanecer temporariamente en aquél, siempre y cuando su naturaleza no sea cambiada. Estos medios de transporte estarán sujetos al régimen establecido en el Artículo 138 del CAU, pudiendo regresar a los exclaves aduaneros portuarios, con mercadería de exportación o en tránsito a ser transportada a ultramar sobre ellos mismos.

CAPITULO VI

REGLAS PARA EL CONTROL EN LOS ACCESOS Y LOS LIMITES DEL EXCLAVE ADUANERO EN LAS DIFERENTES MODALIDADES DE ENTRADA Y SALIDA

Artículo 82: Tráfico bajo precinto aduanero

Para facilitar los controles en los accesos de los recintos aduaneros portuarios, la DNA establecerá los procedimientos necesarios para que todas las cargas posibles que ingresen a, o egresen de los puertos,



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

contenerizadas o no, lo hagan bajo precinto aduanero, previamente inspeccionadas o a serlo posteriormente a su paso por los accesos portuarios.

Los precintos se fijarán mediante el procedimiento que establezca la DNA, debiendo los medios de transporte adecuarse a este procedimiento.

La DNA podrá impedir el acceso al recinto aduanero portuario, de los medios de transporte que transiten bajo precinto aduanero y no cumplan con el procedimiento de instalación de los precintos.

El tráfico bajo precinto aduanero no necesitará de custodia de aduana, siendo de la responsabilidad del transportista mantener la integridad de los precintos de las cargas a él confiadas en este régimen, hasta su llegada a los accesos portuarios.

Artículo 83: Tráfico carretero de carga no contenerizada

La carga no contenerizada a ser transportada por carretera, podrá ser inspeccionada en los puntos de origen/destino, dentro del territorio nacional y transportada a o desde el exclave portuario, bajo precinto aduanero. En todos los casos este procedimiento se utilizará para la carga en tránsito, entre los puertos y los depósitos aduaneros o zonas francas nacionales y viceversa. En las zonas de control de los accesos portuarios se controlarán los vehículos con mercadería transportada bajo precinto aduanero.

La mercadería que arribe desde frontera con terceros países a los recintos aduaneros portuarios, lo hará ya inspeccionada y, preferentemente, bajo precinto aduanero.

Si se decidiese una inspección más profunda de las mercaderías que pudiera requerir la descarga del vehículo, bajo sospecha fundada de infracción o ilícito aduanero, ésta se deberá hacer en los locales designados al efecto por la DNA.

Los camiones que entren o salgan sin carga para tomar o dejar mercaderías en la terminal portuaria, usarán sendas especiales para entrada o salida del recinto aduanero y se detendrán únicamente en el puesto de control para entregar su documentación.

Artículo 84: Transporte carretero de contenedores

Los contenedores con carga en tránsito o cuya inspección y verificación se haga en los locales de origen o destino o aquéllos que ya hayan sido inspeccionados, viajarán bajo precinto aduanero.

Los camiones que entren o salgan con contenedores vacíos o sin carga, para tomar o después de dejar contenedores en la terminal portuaria, usarán sendas especiales para entrada o salida del recinto aduanero y se detendrán únicamente en el puesto de control para entregar su documentación o inspeccionar, en su caso, los precintos y números de los contenedores.

Los vehículos con contenedores que, cuando entren o salgan del recinto aduanero portuario, hubiesen de ser objeto de una inspección más profunda de las mercaderías que pudiera requerir la desconsolidación del contenedor, bajo sospecha fundada de infracción o ilícito aduanero, se dirigirán bajo custodia a los locales designados al efecto por la DNA.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

Artículo 85: Transporte ferroviario

Se deberá establecer un punto de verificación aduanera para el tráfico ferroviario, en un lugar conveniente dentro del recinto aduanero portuario, en una vía férrea existente o nueva, a ser determinada por la Administración Portuaria, en acuerdo con la Aduana. Cuando la mayoría de los bienes transportados por tren consistan en grandes lotes de mercaderías homogéneas, las inspecciones físicas en este punto serán limitadas a controles especiales y aleatorios a algunos vagones seleccionados. La extensión, capacidad y equipamiento del punto de verificación ferroviario debe ser adecuado a su grado de utilización prevista.

En cuantos casos sea posible, la mercadería por ferrocarril con destino a los recintos aduaneros portuarios, deberá circular previamente inspeccionada y bajo precinto o custodia aduanera.

Los programas de llegada y partida de trenes de carga serán entregados a la Aduana por la unidad de la Administración Portuaria encargada de los movimientos en el puerto, de acuerdo con el programa de tráfico aprobado por el Capitán de Puerto o quien ejerza sus funciones.

Artículo 86: Tráfico fluvial y de cabotaje. Pesqueros costeros nacionales

La carga transportada por embarcaciones fluviales y buques de cabotaje desde y hacia el exclave aduanero portuario, será físicamente inspeccionada y/o precintada en caso que se considere necesario por la DNA en los puntos de verificación aduanera cerca del límite del exclave, a ser determinados en acuerdo entre las Administraciones Portuaria y Aduanera.

Los pesqueros costeros nacionales amurarán en el muelle específico a tal fin, quedando fuera del régimen de exclave aduanero y estarán bajo las competencias de la Aduana, a efectos de comprobaciones de su carga y provisiones de a bordo.

CAPITULO VII

REGLAS RELACIONADAS CON EL CONTROL INTERNO DE LOS EXCLAVES ADUANEROS

Artículo 87: Depósitos en el exclave aduanero

Los depósitos ubicados en el exclave aduanero para los que se hayan otorgado permisos o concesiones para llevar a cabo la actividad de depósito de bienes en el puerto libre, deben ser considerados como depósitos aduaneros comerciales habilitados para el fraccionamiento de bultos, con relación a lo estipulado en el inciso tercero del Artículo 96 del CAU.

Para ser considerados como depósitos francos, de acuerdo con los tratamientos y actividades permitidas establecidos en la Ley de Puertos y el Artículo 99 del CAU, deben ser declarados como tales en las cláusulas relativas a concesiones o permisos.

Las clasificaciones anteriores deben servir para simplificar y lograr un control aduanero más eficiente en las operaciones llevadas a cabo en los diferentes depósitos portuarios.

Las personas públicas o privadas que administren depósitos en los exclaves aduaneros, serán directamente responsables por el almacenamiento de los bienes, el mantenimiento de inventarios y



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

registros, como lo establecen las reglamentaciones vigentes, las condiciones higiénicas y sanitarias, el cumplimiento de las premisas de vigilancia y todas las demás normas de seguridad que fueren de aplicación a estas instalaciones.

Los requisitos anteriores serán establecidos, con carácter general, en la normativa interna de los puertos, debiendo ser aceptados, junto con los particulares de aplicación, en los contratos de concesión o permiso con la Administración Portuaria.

Artículo 88: Inventarios de almacenamiento de bienes sin destino declarado

Las empresas nacionales e internacionales podrán entregar mercaderías a los operadores, concesionarios o permisarios portuarios en el exclave aduanero, sin indicar otro destino para ellas y ser almacenadas en el puerto.

Dichos bienes estarán exentos de cualquier formalidad, tal como se especifica en el Artículo 2º de la Ley de Puertos, salvo los relativos a inventarios y registros, teniendo que ser distinguidos claramente y de modo inconfundible por el registro de control de stocks definido en este reglamento y sus normas complementarias, de los bienes que arribaron de países extranjeros, de zonas francas uruguayas o de otros exclaves aduaneros portuarios y estuvieren consignadas como de importación, exportación, trasbordo o tránsito.

Artículo 89: Depósito de mercaderías nacionales

La introducción de mercaderías desde el territorio aduanero nacional con el solo propósito de ser depositadas dentro del exclave aduanero, podrá ser permitida con la condición de que su almacenaje sea realizado en depósitos especialmente habilitados para este propósito y que éste haya sido explícitamente autorizado por la Administración Portuaria y Aduanera.

Dichas mercaderías deberán ser claramente identificadas y documentadas cuando ingresen en el recinto aduanero portuario, para poder mantenerlas separadas de cualquier otra carga.

Los operadores portuarios o empresas autorizadas que almacenen tales mercaderías, estarán obligadas a mantenerlas estrictamente separadas de la otra carga.

Cuando se introduzcan a los recintos aduaneros portuarios, estos bienes deberán ser considerados y tratados de acuerdo con el concepto de salida temporal, como se especifica en el Artículo 54 del CAU.

A los efectos se seguirán procedimientos aduaneros especiales y sencillos a ser determinados por la DNA.

Una documentación, que los identifique como de "mero depósito de mercaderías desaduanadas", deberá ser presentada para la identificación de estos bienes o para iniciar los procedimientos de movilización de los mismos, cuando se ordene que sean:

- a. exportados
- b. enviados en tránsito a otros exclaves o zonas francas
- c. reentrados en el territorio aduanero nacional

En esta documentación deberá indicarse el inventario de entrada y salida, no requiriéndose otras formalidades o procedimientos adicionales, salvo los normales de exportación en los casos en que no



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

reingresaren directamente desde los recintos aduaneros portuarios al recinto aduanero nacional.

Será posible reentrar, total o parcialmente, los bienes identificados por el formulario antes mencionado, simplemente presentando los bienes conjuntamente con el formulario, en la oficina de despacho aduanero y en la salida del puerto.

El documento actualizado con la salida parcial de mercaderías, si la hubiere, será la base documental del nuevo estado de situación del inventario portuario de estas mercaderías.

Las diferencias no justificadas entre los inventarios de entrada y salida, serán consideradas por la Aduana y declaradas como mercaderías exportadas, debiendo cumplirse con el procedimiento exigible, con cargo a quien ostentase su custodia en el exclave aduanero portuario, previamente a autorizarse el reingreso del resto de los bienes. Se exceptúan de este procedimiento las mermas normalmente aceptadas por la Aduana, en determinadas mercaderías.

CAPITULO VIII

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA

El régimen establecido en el presente Decreto, entrará en vigencia, en el puerto de Montevideo, a los noventa (90) días de su publicación y en los demás puertos de ultramar de la República, cuando así lo decida el Poder Ejecutivo, con el asesoramiento previo de la Administración Portuaria.

Hasta la implantación definitiva de los recintos aduaneros portuarios, especialmente el del Puerto de Montevideo y sus facilidades y procedimientos, la ANP, la DNA, la PNN y otros organismos estatales afectados, deberán determinar procedimientos provisorios para asegurar el cumplimiento de las disposiciones de las leyes nacionales, en particular la Ley de Puertos, leyes aduaneras y sus respectivas reglamentaciones.

Se determinarán, con carácter urgente en el plazo referido, medidas de coordinación entre los diferentes intervinientes públicos en la actividad portuaria y disposiciones especiales para evitar interferencias y demoras con las operaciones portuarias en el exclave aduanero.

SEGUNDA

Se deberá restringir el número de accesos al puerto de Montevideo, en base al mejor ejercicio de los controles aduaneros y de acceso de personas y vehículos.

En los lugares destinados a accesos portuarios de mercaderías contenerizadas o no, se levantarán dentro del exclave aduanero, cercas provisionales y/o barreras. Estas cercas y barreras delimitarán interinamente las áreas de control aduanero, que deben ser dotadas de las facilidades necesarias para su funcionamiento.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay

TERCERA

Se usarán las balanzas de puerto existentes, durante el período de transición y hasta que se termine el equipamiento de los nuevos accesos portuarios. En caso de que no sean suficientes o su ubicación genere demoras o trastornos en los accesos, la DNA deberá tomar medidas para aumentar las capacidades de pesaje, admitiendo el uso de otras balanzas autorizadas.

CUARTA

Hasta que se hayan establecido facilidades adecuadas para el despacho de pasajeros en el límite del exclave aduanero, el tráfico de pasajeros y vehículos provenientes de o con destino a los Ferrys, será guiado por barreras removibles y supervisado por funcionarios de la Aduana y la PNN.

QUINTA

Las personas y vehículos que circulan desde y hacia las instalaciones de la Armada Nacional, tendrán permisos de entrada y salida del recinto portuario expedido por la PNN.

SEXTA

Hasta el momento en que se hayan instalado facilidades de seguridad que garanticen suficientemente que no se pueda ingresar o abandonar el exclave aduanero a menos que se utilice el acceso indicado, los límites terrestres deberán ser patrullados regularmente por el personal de la PNN. Las condiciones del patrullaje deberán ser establecidos por la DNA y la PNN, en las áreas de sus competencias respectivas.

La supervisión aduanera de los límites del exclave y accesos no significará ingerencia en las funciones de control de la Prefectura Naval, que deberá ejercerlas adecuándose a los nuevos requerimientos del Puerto Libre.

SEPTIMA

Las embarcaciones de cabotaje y fluviales, caso de ser inspeccionadas por la DNA, lo serán en los muelles que se les asignen para operar, durante el período intermedio hasta que se encuentren disponibles las instalaciones especiales o procedimientos para este propósito.

OCTAVA

La PNN se coordinará con la Administración Portuaria, para implantar el Documento Unico de Orden de Trabajo y Acceso al Recinto Portuario y demás necesarios para el adecuado control de límites, accesos y seguridad del exclave aduanero portuario.

ARTICULO 2º - Este Decreto entrará en vigencia a partir de su publicación en el Diario Oficial.

ARTICULO 3º - Comuníquese, publíquese, etc.



BIBLIOGRAFIA

Libros, revistas y publicaciones

- Libro: Introducción a los Negocios en un mundo cambiante, cuarta Edición, de Ferrel O.C., Hirt Geoffrey, Ramos Leticia, Adriaensens Marianela y Flores Miguel Angel, Mc Graw Hill, 2004, Pág. 282.
- Libro: Marketing, sexta Edición, de Lamb Charles, Hair Joseph, y Mc Daniel Carl, International Thomson Editores S.A. 2002, Pág. 386.
- Libro: Organización de Empresas, segunda Edición, de Franklin B. Enrique, Mc Graw Hill, Pág. 362.
- Estadísticas y Mercados “Cifras 2009” – Administración Nacional de Puertos.
- Guía Logística y de Comercio Exterior (2009-2010).
- Sánchez et al. (2003) Documento de Trabajo N° 46 de la ORT. “El sector portuario y las posiciones competitivas
- Handbook del Puerto de Montevideo edición 2010
- Juan Offman – Las Privatizaciones portuarias y sus repercusiones en América Latina en los 90: Determinantes y Resultados
- Informe N 52303 -Uruguay- Comercio y Logística: Una Oportunidad-edición abril 2010
- Datos proporcionados por la Administración Nacional de Puertos - División Comercialización y Finanzas
- Libro “Economía” (1990, 2da edición), De Fischer, Dornbusch y Schmalenssee
- Michael Porter – La Ventaja Competitiva de las Naciones (1990) Edición en español: Javier Vergara Editor S.A.; Buenos Aires, 1991

Páginas Web

- Jorge Montaldo-24/06/2009- Blog museo portuario.
- www.anp.com.uy
- Alvarez Mazza, Eduardo (2003) “El Puerto de Montevideo y su Entorno”. Conferencia en la Academia Nacional de Ingeniería. <http://www.artech.com.uy>
- Ing. Gustavo Anschutz, Consultor internacional, 2005. Conferencia AIPPYC, abril 2007. www.aippyc.org
- Informe Sectorial-El Sector Portuario en Uruguay: Instituto Costa Duarte (PIT CNT) www.cuestaduarte.com.uy



- <http://www.portoriogrande.com.br>
- <http://www.portoitajai.com.br>
- <http://www.puertobuenosaires.gov.ar>
- <http://www.tecon.com.br>
- www.apmterminals.com.br

Normas

- Código Aduanero Uruguayo
- Ley N° 15.921 del 17 de diciembre de 1987 Ley de Zonas Francas
- Ley N° 16.246 del 8 de abril de 1992 Ley de Puertos Libres
- Decreto N° 454 del 8 de julio de 1988
- Ley N° 5.495 del 21 de julio de 1916
- Decreto N° 413 de 1993
- Decreto N° 455 del 6 de octubre 1994
- Decreto N° 57 de 1994.
- Decreto N° 555 de 1992
- Decreto N° 412 del 1 de setiembre 1992
- Ley N° 17.243 del 29 de junio del año 2000
- Decreto N° 137/001 del 25 de abril de 2001
- Ley de Rendición de Cuentas N° 16.320

Trabajos de Investigación Monográficos

- Mejora de la competitividad de un puerto por medio de un nuevo modelo de gestión de la estrategia aplicando el cuadro de mando integral” Tesis doctoral - José Luis Estrada Llaquet – Ingeniero de caminos, canales y puertos – Madrid – Enero 2007

Entrevista

- Cr. Daniel Carreres Asesor de Gerencia General de la ANP
- Cra. Ana Rey Gerente del Área Comercialización y Finanzas de la ANP
- Álvaro San Pedro Empresa Christophersen S.A.
- Mario Baubeta Empresa Tranship S.A.



Efectos Económicos de la existencia de Puertos Libres en Uruguay
