

Impacto Potencial del Régimen de Puerto Libre en la Prestación de Servicios Logísticos desde Uruguay

Lorena Blanco Acosta

Lizett Vidal Camaño

Febrero 2009



Facultad de Ciencias Económicas y Administración-UDELAR

Cátedra de Economía Aplicada a la Empresa

Cr. Carlos Viera-Tutor

Que importante es lograr una meta y que valioso es saber que el apoyo de las personas que queremos fue fundamental para poder llegar al éxito.

Ha ellos, nuestra familia y amigos que nos acompañaron y apoyaron en esta etapa, tan especial muchas gracias!

Esta tesis es el resultado de varios meses de trabajo y estudio, es por ello que han sido muchas las personas que de alguna u otra manera se han visto involucradas en el desarrollo de este trabajo, a la cuales tenemos mucho que agradecer, desde la ayuda en los aspectos estrictamente técnicos hasta el apoyo moral, comprensión y mucha paciencia.

Principalmente destacamos el apoyo, guía y consejos que enriquecieron nuestra vida profesional a:

- Cr. Carlos Viera.
- Héctor Echeverría de Uruguay XXI.
- Ing. Bruno Guella de Terminal de Cargas del Uruguay SA.

Queremos destacar además, la buena disposición al momento de realizar nuestro trabajo de campo de:

- Fernando Puntigliano, Presidente de la Administración Nacional de Puertos.
- Fernando Correa, Gerente de Comunicaciones de Terminal Cuenca del Plata.
- Lucia Araujo y Fernando Barreto del equipo de Grupo Ras.
- Equipo Prolog 2008.
- Graciela Castro, de Marketing _ Administración Nacional de Puertos.

Índice

Capítulo I. Ubicación estratégica de Uruguay	1
Capítulo II. Conceptos	
Logística	4
Cadena de abastecimiento	7
Productividad	10
Capítulo III. Marco legal	
Objetivo	12
Característica de Puerto Libre	12
Actividades que se desarrollan en Puerto Libre	13
Intervención estatal de Puerto Libre	18
Supervisión y Control Puerto Libre	18
Condiciones y obligaciones de las empresas que operan en los Puertos	25
Depósitos en los exclaves aduaneros	30
Régimen a la seguridad Social Puerto Libre	31
Beneficios Tributario Puerto Libre	31
Características de Zona Francas en Uruguay	34
Actividades que se desarrollan en Zona Franca	35
Sujetos intervinientes	36
Intervención estatal de Zona Francas	36
Supervisión y Control Zonas Francas	37
Explotación Zonas Francas	37
Beneficios Tributario Zonas Francas	39
Prohibiciones en Zonas Franca	43
Zonas Francas y MERCOSUR	44
Comparación Régimen de Zonas Francas y Puerto Libre	44
Decreto N° 137/001 Concesiones	46
Régimen de Gestión de la Terminal	49
Contratista Operador de Terminal	49
Operador especializado	49
• Procedimiento de propuesta y contratación	52
• Prestación de servicios en la Terminal	54
Dec. Reglamentario 409/008-Puerto Libre en Aeropuerto	62
Actividades permitidas bajo este régimen	62
Recinto del Aeropuerto Libre	62
Supervisión y Control Aeropuerto Libre	63
Carta de Calidad de Servicios	64
Capítulo IV. Situación actual respecto a puertos, aeropuerto y sistema ferroviario	
A. Descripción de puertos en Uruguay	67
Puerto de Montevideo	68
Hay 2 conceptos de puertos ya que operan de forma distinta	
• puertos hub	74
• puertos de importación y exportación	75
Puerto de Colonia	76
Puerto Juan Lacaze	78
Puerto de Salto	80
Puerto de Paysandú	81
Puerto Fray Bentos	83

Puerto Nueva Palmira	85
• B. Operadores portuarios.	86
Puerto de Montevideo – Terminales de contenedores	
Montecon	87
Terminal Cuenca del Plata (T.C.P)	89
T.C.P Y Montecon	92
Operadores logísticos portuarios	93
Aeropuerto Libre	111
Transporte Ferroviario	116
Conexión con redes de Argentina, Brasil y Paraguay	118

Capítulo V. Situación actual de los puertos de la región

Brasil con sus puertos	119
Río Grande	119
Santos	120
Itajai	121
Buenos Aires	122
Análisis comparativo	124
La experiencia de Chile y Panamá respecto a la industria logística.	125
Chile un modelo logístico a seguir	125
Aduana Chilena	126
STI S.A. San Antonio Terminal Internacional S.A.	128
Panamá, un modelo de hub regional	129

Capítulo VI. Fuerzas competitivas de Porter

Amenaza de entrada de nuevos competidores	132
Rivalidad entre competidores existentes	134
Poder de negociación de los proveedores	134
Poder de negociación de compradores	135
Amenaza de ingreso de productos sustitutos	136

Capítulo VII. Análisis F.O.D.A del sector

Matriz F.O.D.A	138
Análisis F.O.D.A de la industria logística bajo el Régimen de Puerto Libre	139
Fortalezas	139
Oportunidades	142
Debilidades	143
Amenazas	147

Capítulo VIII. Cifras sobre diversos escenarios

5.1 Valor agregado por contendor	149
5. 2 Logística Portuaria: Magnitud del Fenómeno.....	150
5. 3 Cifras Macro de Uruguay	152
5. 4 Cifras Macro a nivel mundial	155
5. 5 Cifras de próximas inversiones	156

Capítulo IX. Conclusiones de los servicios de logística bajo el Régimen de Puerto Libre

Libre	160
-------------	-----

Capítulo I: Ubicación estratégica de Uruguay

Mapa y distancias de Uruguay a la región por varias vías.

Veamos al respecto las distancias desde el puerto de Montevideo y desde el aeropuerto de Carrasco hacia distintas ciudades de los países vecinos.



Los cuadros que siguen a continuación pretenden ser un resumen de las distancias expresadas a nivel:

- A. Terrestre (Km.)
- B. Aéreo (horas de vuelo)
- C. Marítimo (horas de navegación)

Alternativa A

Destino	Km. por ruta
Córdoba	1.000
Mendoza	1.400
Porto Alegre	830
Sao Pablo	1.900
Riό de Janeiro	2.400
Santiago	1.800
Buenos Aires	600
Asunción	1.550

Alternativa B

Destino	Horas de vuelo
Buenos Aires	0h 40m
Córdoba	1h 55m
Mendoza	2h 30m
Santiago	2h 30m
Porto Alegre	1h 15m
San Pablo	2h 20m
Riό de Janeiro	2h 45m
Brasilia	3h 45m
Asunción	1h 45m
La Paz	3h 15m

Alternativa C

Destino	Horas navegaci3n
Buenos Aires	12
Zarate	16
Rosario	36
Santa Fe	46
Asunción	72 – 96
Caacupppemi	74 - 99
Valparaíso	8
Paranagua	4
Santos	5
Riό de Janeiro	8
San Francisco	3
Riό Grande	2
Itajai	3

Sumado a esto, encontramos que Uruguay, por su ubicación, proximidad geográfica permite una importantísima reducción de los tiempos de respuesta y de transporte, sus reducidos costos operativos, y su legislación favorable hacia el comercio exterior y todo lo mencionado anteriormente lo transforma en un punto privilegiado de acceso al Mercado Común del Sur, integrado por Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay.

Es de destacar que Uruguay representa el 1.5% del PBI del MERCOSUR, en cambio maneja el 60% de la mercadería de estos cuatro países.

Capítulo 2: Conceptos

En las últimas décadas, principalmente ha habido un aumento continuo del protagonismo de la logística dentro de la actividad empresarial, pasando hacer protagonista en la cadena de abastecimiento a nivel mundial, este desarrollo se ha visto potenciado gracias a la globalización de los mercados de bienes y capitales, así como la creciente competencia empresarial.

Estos factores fueron determinantes para que las empresas comenzaran a definir formas de reducción de costos sin disminuir su eficiencia.

Los consumidores que antes solo valoraban la calidad de los productos, pasaron ahora a valorar conjuntamente con la calidad, los servicios asociados a la adquisición y suministro del producto, así como a la asistencia postventa, es decir a toda la cadena de abastecimiento.

Con el desarrollo de los mercados y la producción a nivel mundial, los clientes requieren operaciones de valor a la mercadería con el objetivo de adaptar los pedidos y dichas mercaderías a las necesidades de los clientes, así como garantizar la capacidad de respuesta rápida en volumen, producción y tiempos a los clientes.

El comercio mundial con el fin de desarrollar dichas operaciones crean los centro o polos logísticos regionales, desarrollando procesos de alta tecnología o intensivos en mano de obra, en donde se trata no solo de hacer fluir los productos sino también sirve para posicionarse como una localización de alta actividad logística ya no solo sustentada en marcos legales (desarrollados en el capítulo 3 de este trabajo), sino también desarrollo de operaciones de valor agregado logístico desde centros de distribución regional instalados en puertos y zonas francas.

Por lo desarrollado, para el comienzo de nuestro trabajo desarrollaremos en primera instancia los siguientes conceptos:

- Logística
- Cadena de Abastecimiento
- Productividad

Comencemos con el desarrollo de nuestros conceptos:

Logística:

Antecedentes históricos:

El inicio de logística se podría encontrar desde los primeros grupos humanos, donde las familias o individuos guardaban su comida en un período del año en cuevas para poder disponer de ella en los inviernos en un claro intento de control de inventario. Dichas cuevas (almacenes) tenían que ser apropiadas y accesibles.

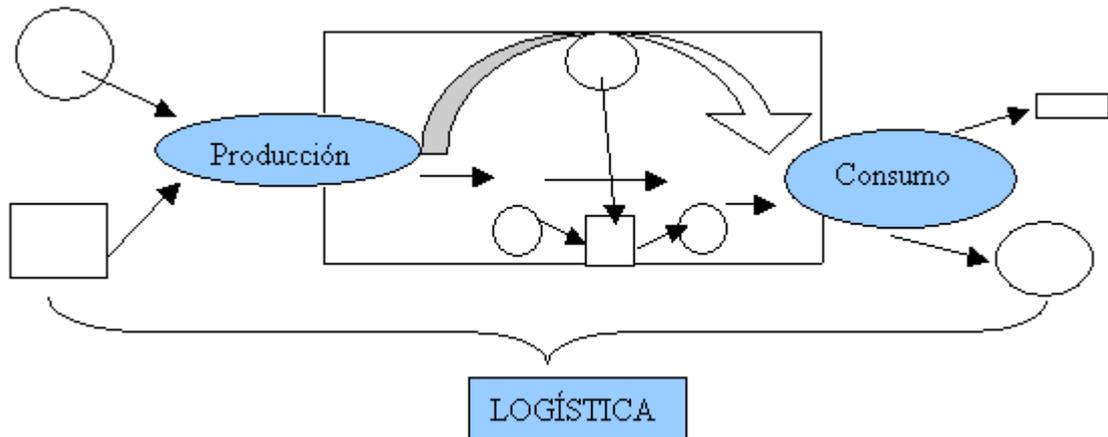
El desarrollo de la logística ha ido en paralelo con el desarrollo de la humanidad, sin embargo ha jugado un papel decisivo durante la I y II guerra mundial, alcanzando su aplicación.

La definición oficial de la norma AFNOR (norma X50-600), determina que la logística es una función cuya finalidad es la satisfacción de las necesidades expresadas o latentes, a las mejores condiciones económicas para la empresa y para un nivel de servicio determinado.

Las necesidades pueden ser de índole interna (aprovisionamiento de bienes y servicios para garantizar el funcionamiento de la empresa), o externa (la satisfacción del cliente). La logística recurre a varias actividades y know how que participan en la gestión y control de flujos físicos y de informaciones así como de medios.

Otra definición de logística, según Martín Christopher, Profesor Of. Logistics Of. Cranfield: es el proceso de administrar estratégicamente el movimiento y almacenaje de los materiales, partes y producto terminado desde el proveedor a través de la empresa hasta el cliente.

Según lo manifestado por el Congreso Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, plasman a la logística en el siguiente esquema.



Fuente: XIII Congreso. Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo

Según el Centro Español de Logística:

La logística centra su atención en la gestión de flujos físicos y de información que comienza en la fuente de aprovisionamiento y acaba en el punto de consumo" (Estudio de la Situación Logística en las Empresas de Aragón 2001. CEL-IAF, p.6)

Otra definición que hemos tomado es la de RLEC (Reverse Logistics Executive Council).

Es el proceso de planificar, implementar y controlar eficientemente el flujo de materias primas, productos en curso, productos terminados y la información relacionada con ellos, desde el punto de origen hasta el punto de consumo con el propósito de satisfacer los requerimientos del cliente.

Comentarios sobre estas dos últimas definiciones:

La primera definición solo menciona la palabra "gestión" mientras que la segunda la hace explícita señalando las etapas más importantes de la gestión: planificar, implementar y controlar.

Ambas definiciones coinciden en que la logística comprende tanto los productos como la información. Aunque la primera sólo menciona de forma genérica a los productos físicos y la segunda los detalla.

También coinciden en el punto de inicio del proceso y en el punto final.

La segunda es más específica en el sentido que hace explícito que la razón principal del proceso es satisfacer los requerimientos del cliente.

En el 2002 el Council Of. Logística Managment definía logística como la parte del proceso de la cadena de abastecimiento que planifica, implanta y controla el eficiente / efectivo flujo y almacenamiento de bienes, servicios e información relacionadas desde su punto de origen hasta el punto de consumo con el fin de satisfacer los requerimientos del cliente.

Porto señala los elementos claves que hacen este concepto:

- Planificar, organizar y controlar.
- Entrada de materia prima y salida de productos.
- Control de stock.
- Mínimo costo.
- Justo a tiempo.

Como se puede ver varias son las definiciones que se plantean a la hora de definir logística, esta ayuda a la consecución de altos niveles de servicios con costos relativamente bajos.

Cadena de abastecimiento:

Seguiremos en desarrollo de este capítulo con la siguiente definición de **cadena de abastecimiento** (en inglés, *Supply Chain*) se entiende la compleja serie de procesos de intercambio o flujo de materiales y de información que se establece tanto dentro de cada organización o empresa como fuera de ella, con sus respectivos proveedores y clientes.

Aunque en el cuerpo de conocimiento existe una clara diferencia entre "cadena de abastecimiento " y "logística", en la práctica diaria esa diferenciación se ha ido perdiendo, por lo que es común utilizar ambos términos indistintamente; sin embargo, es importante entender las definiciones precisas dadas por el Council Of. Supply Chain Management Professionals (CSCMP), la autoridad más importante en la materia a nivel mundial.

El Council Of. Supply Chain Management Professionals (CSCMP) define la cadena de abastecimiento como:

1. La cadena de abastecimiento eslabona muchas compañías, iniciando con materias primas no procesadas y terminando con el consumidor final utilizando los productos terminados.
2. Todos los proveedores de bienes y servicios y todos los clientes están eslabonados por la demanda de los consumidores de productos terminados, al igual que los intercambios materiales e informáticos en el proceso logístico, desde la adquisición de materias primas hasta la entrega de productos terminados al usuario final”.

Internamente, en una empresa manufacturera, la cadena de abastecimiento conecta a toda la organización pero en especial las funciones comerciales (mercadotecnia, ventas, servicio al cliente) de abastecimiento de insumos para la producción (abastecimiento), productivas (control de producción, manufactura) y de almacenaje y distribución de productos terminados, con el objetivo de alinear las operaciones internas hacia el servicio al cliente, la reducción de tiempos de ciclo y la minimización del capital necesario para operar. La cadena de abastecimiento al igual que todas las actividades de la organización acepta la existencia de filosofías innovadoras y las incorpora a su que hacer, por lo que es fácil encontrar términos fortalecidos por las mismas como lo es "Lean Supply Chain Management" o "Lean six Sigma Logistics".

Las funciones que componen la cadena de suministro interna de una empresa de manufactura son:

- Administración del portafolio de productos y servicios, que es la oferta que la compañía hace al mercado. Toda la cadena de suministro se diseña y ejecuta para soportar esta oferta.
- Servicio al clientes, que es responsable de conectar la necesidad del cliente con la operación interna de la compañía. Los sistemas transaccionales permiten que la organización visualice los compromisos derivados de las órdenes procesadas, pero en términos simples, si existe inventario para satisfacer la demanda del cliente, servicio al cliente, pasa sus instrucciones directamente a distribución; si hay que producir, pasa sus instrucciones a control de producción.
- Control de producción que, derivado de las políticas particulares de servicio que tenga la compañía y de la administración de la demanda, se encarga de programar la producción interna y, como consecuencia, dispara la actividad de abastecimiento de insumos.
- Abastecimiento que se encarga de proveer los insumos necesarios para satisfacer las necesidades de producción (materia prima y materiales) cuidando los tiempos de entrega de los proveedores y los niveles de inventario de insumos.
- Distribución que se encarga de custodiar insumos y producto terminado (en algunas organizaciones solo producto terminado), hacerlo llegar a los clientes y/o a su red de distribución, que puede incluir otros almacenes ó centros de distribución ó no.

No existe consenso acerca de si éstas cinco funciones deben ó no reportar jerárquicamente a una misma gerencia / dirección, pero sí existe consenso en el sentido de que deben operar coordinadamente para que la cadena de suministro interna (o la logística interna) sea eficiente y efectiva.

La sincronización es muy importante en estas cadenas para que no se produzca desperdicio, medido como inventario, tiempo ó falla de servicio al cliente. Ayuda contar con una buena predicción de la demanda para no

provocar sobrantes ni faltantes de productos terminados. Un fallo en esta predicción provocará un denominado efecto látigo. Por ello, se dice que el impacto de una acción en una cadena de suministro es directamente proporcional a su demora en la propagación de la comunicación.

Productividad:

En economía, es la relación entre producción final y factores productivos (tierra, capital y trabajo) utilizados en la producción de bienes y servicios.

Productividad puede definirse como la relación entre la cantidad de bienes y servicios producidos y la cantidad de recursos utilizados. En la fabricación la productividad sirve para evaluar el rendimiento de los talleres, las máquinas, los equipos de trabajo y los empleados.

Productividad en términos de empleados es sinónimo de rendimiento. En un enfoque sistemático decimos que algo o alguien es productivo con una cantidad de recursos (insumos) si en un período de tiempo dado se obtiene el máximo de productos.

La productividad en las máquinas y equipos esta dada como parte de sus características técnicas. No así con el recurso humano o los trabajadores.

Deben de considerarse factores que influyen.

Además de la relación de cantidad producida por recursos utilizados, en la productividad entran a juego otros aspectos muy importantes como:

Calidad: La calidad es la velocidad a la cual los bienes y servicios se producen especialmente por unidad de labor o trabajo.

Productividad = salidas / entradas

Entradas = mano de obra, materia prima, maquinaria, energía, capital.

Salidas = productos.

Misma entrada, salidas mas grandes. Entradas mas pequeñas, mismas salidas.

Incrementar salidas, disminuir entradas.

Incrementar salida mas rápido que la entrada.

Disminuir la salida en forma menor que la entrada.

Factores internos y externos que afectan la productividad:

Factores internos:

- Terrenos y edificios.
- Materiales.
- Energía.
- Maquinas y equipos.
- Recurso humano.

Factores externos:

- Disponibilidad de materiales.
- Mano de obra calificada.
- Políticas estatales relativas a tributación y aranceles.
- Infraestructura existente.
- Disponibilidad de capital e intereses.
- Medias de ajuste aplicadas.

Capítulo III. Marco Legal

Detalle de documentos a utilizar para desarrollar el marco legal referente a la ley de Puerto Libre:

-Ley Puertos 16.246 del 8 de Abril de 1992.

-Decreto Reglamentario 412/992 del 1º de Septiembre de 1992.

-Decreto Reglamentario 455/994.

- **Objetivos:**

Prestar servicios portuarios eficientes en los puertos comerciales de la República, las veinti cuatro horas, los trescientos sesenta y cinco días del año si así lo requiere.

Con el fin de obtener la máxima productividad, eficiencia y calidad.

Fomentar la economía nacional.

- **Características de Puerto Libre**

Como esta establecido en el artículo 2º y 3º de la ley, la circulación de mercaderías dentro del puerto será libre, no se exigirá ni trámites, ni autorizaciones formales para su circulación, dentro del recinto aduanero.

Consecuentemente, esta mercadería estará libre de tributos y recargos aplicables a la importación o en ocasión de la misma.

-Áreas delimitadas:

Definido en el Literal B) del Artículo 8 del decreto 412/992 del 1º de Septiembre de 1992.

Se entiende que es el conjunto de espacios bajo la jurisdicción de la Administración Portuaria que, dotados de las condiciones físicas y organizativas necesarias a juicio de la DNA, quedan habilitados para la libre circulación de productos y mercaderías, en régimen de exclave aduanero.

El Poder Ejecutivo fijará los límites (espacios terrestres y acuáticos) de los recintos aduaneros y portuarios que no estuvieran jurídicamente determinados.

El régimen de Puerto libres, regirá para todos los puertos de la República, que tengan capacidad para recibir naves de ultramar, cuyas áreas aduaneras y portuarias respectivas estén jurídicamente delimitadas.

Estas zonas serán delimitadas por el Poder Ejecutivo y estarán bajo la jurisdicción de la ANP, quien le proveerá las condiciones físicas necesarias para llevar a cabo dicha actividad, la cual estará además organizada por la Dirección Nacional de Aduanas.

Las personas jurídicas o físicas, que desarrollen actividades dentro de los recintos portuarios, estarán sometidas al Orden jurídico de la República y preferentemente referido al exclave aduanero.

- **Actividades que se desarrollan en Puerto Libre**

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 la mercaderías, que no modifiquen su naturaleza, en el marco de las leyes respectivas.

Las actividades desarrolladas tienen como fin, sin modificar la naturaleza del bien, añadir valor a las mismas, modificando su presentación o instrumentar su libre disposición o destino en el marco de los tratamientos

que permite la ley de Puerto Libre, su reglamentación y demás leyes y normas aplicables.

Además de las actividades tradicionales de:

- Carga
- Descarga
- Estiba
- Desestiba
- Movilización.

Se podrán desarrollar las siguientes actividades:

Trasporte:

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.

Trasbordo:

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.

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.

Las mercaderías o bienes que ingresen al recinto portuario, podrán ser reembarcados en cualquier momento previo informe a las Autoridades Portuarias y Aduaneras.

Se reembarcará ya sea hacia fuera del territorio nacional o ingresarlo a dicho territorio, en cuyo caso se deberá seguir los trámites de una importación.

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 configurará, en el caso de los puertos en:

a). Tránsito Nacional, constituido por el pasaje de mercaderías o productos que procedentes del extranjero, zonas, 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.

La Aduana, no solicitará manifiesto de carga en los casos de tránsito de mercadería, que llegan de terceros países por mar y salen con destino a ultramar por la misma vía, sin abandonar el exclave portuario.

Lo que si, se le solicita al consignatario de la mercadería es un manifiesto de “carga en trasbordo internacional”, copia de esta documentación

mantendrá la Administración, y la mercadería, permanecerá en las condiciones establecidas en el Artículo 28. (1)

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 a depósito o rambla en otro puerto uruguayo.

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).

Almacenamiento:

Se considerarán tales, las actividades de tratamiento, manejo o manipuleo de mercaderías y productos, conforme a lo establecido en el Artículo 99 del CAU.

Disposición:

Por "Disposición" se entiende el acto de disponer el destino, movilización, etc, de mercaderías o productos incluyendo las actividades de planificación, preparación, complementación y/o entrega de órdenes o instrucciones que habiliten el desarrollo de las actividades permitidas en el Puerto Libre.

Abastecimiento de Buques:

Es la compra, almacenamiento y venta de provisiones para los buques. Estas actividades están libres de impuestos aduaneros en los casos de tráfico nacional e internacional.

Queda totalmente prohibido que una vez que se abastezca los buques, se consuma o se venda por terceras personas en el territorio aduanero nacional las provisiones.

Reparaciones Navales:

Se podrán reparar los buques bajo el régimen de exclave aduanero. Las empresas que desarrollen esta actividad de reparaciones están sujetas a los procedimientos generales de información de la Aduana.

Consolidado y desconsolidado:

Empaquetado y preparación para el transporte o la distribución, en unidades de carga o apropiadas para la expedición de venta de mercaderías que ingresen, permanezcan o abandonan el recinto portuario.

Manipuleo:

Son actividades de movimiento físico de carga a cualquier ubicación dentro del puerto, sin incluir operaciones de carga y 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.

Fraccionamiento:

Es el desglose de las mercaderías contenidas en una remesa, bulto o envase para constituir otros diferentes.

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.

Clasificado:

Es la separación o agrupación de mercaderías para su selección o mezcla por clases, tipos, familias o cualquier otro concepto.

Otros servicios conexos con las actividades 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.

- **Intervención estatal de Puerto Libre (en orden jerárquico)**

1º Poder Ejecutivo.

2º Administración Nacional de Puertos.

3º Capitanía del Puerto de Montevideo.

- **Supervisión y Control Puerto Libre**

La lleva adelante el Poder Ejecutivo y le compete:

-Establecimiento de Políticas Portuarias.

-Control de su Ejecución.

-Fomentar la Descentralización de los diferentes Puertos de la República.

-Coordinar actividades ahí desarrolladas.

-Garantizar los servicios que se prestan bajo libre competencia y fijar tarifas máximas.

Competencias de los órganos u organismos de control del estado en los exclaves aduaneros:

Control de Mercadería: Llevado a cabo por MGAP, MSP, BROU etc.

Deberán desarrollar las inspecciones físicas de productos y mercaderías en los locales de los importadores o exportadores.

Controles dentro del recinto portuario:

En los casos que necesariamente se deba llevar a cabo inspecciones o controles en los almacenes portuarios o durante la realización de tareas, esto se llevará a cabo con el conocimiento y coordinación del Capitán de Puerto manteniendo el principio de la no interferencia de las operaciones en el marco de ley de Puertos.

- **Competencias de la ANP**

Ejercitar la administración del exclave aduanero portuario.

Preparar y mantener actualizados los planos de los puertos para ser elevados al Poder Ejecutivo.

Construir y mantener las obras de relimitación de los exclaves aduanero.

Dentro del marco legal y reglamentario hacer el seguimiento y gestionar los proyectos de inversión en los recintos.

Formular y aplicar las normas y reglamentación de la Ley de Puertos, en caso de normas que afecten a otros órganos u organismos, la competencia será del Capitán del Puerto.

Asistir a los órganos y organismos del Estado cuando estos realicen

actividades dentro de los puertos, como inspecciones, controles de personas, mercaderías y bienes, cuarentenas, seguridad pública y otros.

Tener toda la documentación reglamentaria de los usuarios y operadores que utilicen las áreas e instalaciones de los puertos, inclusive de la propia ANP. Facilitando dicha documentación a los organismos de control y supervisión.

El Capitán en coordinación con la ANP proveerá de toda la información necesaria para otorgarla a la PNN y la DNA para facilitar sus tareas.

Esta información contendrá:

Sobre las operaciones: empresas prestadoras de servicios portuarios con su debida habilitación, encargada de la operación de carga, descarga y tipo de carga (contenedores, carga general, gráneles o cargas especiales), si es buque o que en la operación hay carga peligrosa o contaminante.

Sobre el buque el nombre, bandera, puerto de registro, armado y agente, nombre del capitán fecha y hora estimada de llegada y partida, último y próximo puerto de escala.

Detalle sobre la carga, detallada en el Capítulo II del Título II del CAU.

- **Competencias de la Dirección Nacional de Aduanas.**

Realizar las tareas de despacho y supervisión sobre el transporte de mercaderías, bienes y objetos personales que ingresen o salgan del exclave portuario.

A la salida o entrada deberá liquidar los tributos o derechos correspondientes. No se incluyen aquí los tributos liquidados por la DGI.

Reprimir e impedir el contrabando y cualquier otro ilícito.

Llevar al día las estadísticas aduaneras.

Ejercer cualquier otra de sus competencias que sea de aplicación, acorde con la legislación aduanera y portuaria.

Controlar la carga dentro de los almacenes del puerto, según el artículo 52: la DNA tendrá a su disposición toda la información de las empresas relativo a su carga, circulación de mercadería y bienes que le permita tener la documentación e información necesaria para el cumplimiento de sus fines.

Además, dentro de sus potestades legales, puede en forma aleatoria llevar a cabo controles a personas, vehículos, buques, depósitos, mercaderías, bienes en cualquier edificio o área.

Podrá realizar también controles de inventarios de almacenamiento, activos móviles, registros en forma aleatoria.

Controlar que los bienes destinados al comercio dentro de los exclaves, no sean consumidos o usados como factores productivos.

Controlar que los bienes que son ingresados desde el territorio aduanero nacional, no sean mezclados dentro del recinto portuario con bienes que permanecen en dicho lugar.

Comprobar que la maquinaria, equipo y herramienta que se utiliza en los recintos, bajo condiciones fiscales y regulaciones especiales, sean registradas y cumplan con las normas y procedimientos establecidos por la legislación nacional.

Además del cumplimiento del artículo 39 referente a este tipo de ingresos, la DNA aceptará como suficiente el ingreso, con la respectiva declaración

jurada de los interesados, donde consta que los procedimientos a ser ejecutados están dentro de ley de Puertos.

Luego de la correspondiente instalación de la maquinaria, la Dirección procederá a la inspección final, verificando la declaración jurada, en caso de falta de veracidad, será considerada por la Administración falta grave de las tipificadas en el artículo 18 del Decreto 412/992, será sancionada con la pena máxima.

La DNA realizará las tareas detalladas sin interrupción de las operaciones portuarias, si fuera necesaria dicha interrupción deberá coordinar con el Capitán del Puerto dichas tareas, procurando la mínima interferencia en las operaciones planificadas.

Impedimentos al acceso de personas:

La aduana impedirá la entrada y salida de personas físicas o jurídicas del exclave portuario, artículo 23 de la ley 16246: 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.

- **Competencias de la Prefectura Nacional Naval (PNN)**

La PNN ejercerá sus funciones según el marco legal correspondiente con las debidas modificaciones adecuadas a este régimen de Puerto Libre. Coordinará sus tareas con la Capitanía de Puerto, la DNA y otros organismos oficiales a través del Capitán de Puerto.

Con la DNA y la Administración Portuaria coordinará tareas específicas sobre procedimientos e informaciones relativas a entrada y salida de personas, vehículos y objetos en el exclave aduanero.

- **Competencias del Ministerio del Interior, Dirección Nacional de Migración (DNN)**

Coordinará su actividad con la PNN con el objetivo de:

-facilitar los cambios de tripulación de los buques.

-evitar congestionamientos del tráfico de pasajeros y demora en el despacho migratorio antes o después que los pasajeros aborden los buques.

Además en base a sus propuestas el Ministerio del Interior llevara a cabo los ajustes normativos necesarios.

- **Competencias del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (MGAP) y Ministerio de Salud Pública (MSP)**

Ajustarán sus procedimientos y controles en forma eficiente y eficaz según la ley de Puertos, esto significa que su tarea no impedirán o demoraran las operaciones portuarios y se realizarán según el artículo 47 y 48 del decreto 455/994.

- **Competencias del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)**

Partiendo de la definición que todas las personas físicas o jurídicas que desarrollen actividades dentro del recinto aduanero portuario actúan en el territorio del Uruguay, y por tanto están sometidas a la legislación y normas generales, en materia fiscal están bajo la competencia del MEF.

Exceptuando las actividades fiscales de transacciones comerciales, compra y mantenimiento de maquinarias, equipos y herramientas para

las operaciones portuarias y bienes al servicio de la actividad en el Puerto Libre.

El MEF dentro del recinto portuario realizará los controles necesarios en el ejercicio de sus competencias con la mayor eficiencia operativa.

En caso de violación de la ley o reglamento, podrá en coordinación con el Capitán de Puerto o quien corresponda intervenir para tomar las medidas necesarias.

- **Competencias del Laboratorio Tecnológico del Uruguay (LATU)**

El LATU coordinará sus tareas con el Capitán de Puerto para no interferir en las operaciones en las siguientes tareas de controles físicos de mercaderías de importación, que ingresen bajo el régimen de admisión temporaria o reexportadas al puerto libre procedentes de dicho régimen y se encuentren depositadas en los almacenes ubicados dentro del recinto aduanero portuario.

- **Competencias del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS) y de la Administración Nacional de los Servicios de Estiba (ANSE)**

Todas las personas físicas que desarrollan su actividad laboral en los recintos aduaneros portuarios o hacen en el territorio del Uruguay, por lo tanto están sometidos a las normas y leyes referentes a la Materia laboral.

ANSE en su caso, desarrollará su actividad dentro del recinto.

Las tareas de controles deberán ser coordinadas con el Capitán del Puerto o quien corresponda.

- **Competencias del Banco de la República Oriental del Uruguay (BROU).**

Coordinará su actividad con la DNA a través de la Capitanía de Puerto, para realizar los controles inherentes a su competencia.

En cualquier caso dichos controles debido a la libre circulación de mercadería en el Puerto Libre se realizarán fuera del exclave aduanero.

- **Condiciones y obligaciones de las empresas que operan en los Puertos**

Las empresas que desarrollen actividad dentro de los recintos aduaneros estarán sujetas al régimen nacional a todos sus efectos, salvo que la ley de Puertos establezca un régimen especial.

Las empresas necesitarán conocimiento y aceptación por parte de la Aduana como parte del procedimiento de solicitud ante la Administración Portuaria para:

- Realizar actividades.
- Construir edificios o superestructura portuaria.
- Reparar o reconstruir sustancialmente las instalaciones preexistentes en el exclave aduanero.

La ANP informará a la Aduana de las solicitudes para asegurar el cumplimiento de las normas aduanera, en particular las condiciones relativas a los límites y separaciones en el caso de las construcciones u obras.

La Aduana luego de recibir la solicitud por parte de la ANP tendrá quince días para expedirse, si considera que ese plazo no es suficiente de manera fundada extenderá dicho plazo a cuarenta y cinco días.

Si luego de los quince días no hay pronunciamiento expreso de la Aduana, se entenderá que no existen objeciones por su parte.

Las empresas que desarrollan su actividad dentro del recinto portuario podrán establecer en el mismo lugar sus oficinas, para poder suministrar los servicios comerciales o auxiliares pertinentes o necesarios, previo autorización de la ANP en conocimiento de la Aduana.

Sobre el desarrollo de la actividad propiamente dicha, las empresas deberán llevar un registro de carga recibida, almacenada, suministrada, entregada, embarque y separadas por cada lugar de almacenamiento.(1)

Los operadores deberán guardar por un período de cinco años, los originales de los siguientes documentos:

- Recibo y entrega de bienes.
- Copia de solicitud de embarques.
- Ordenes de entrega.
- Hojas de apuntadores que muestran la información de carga y descarga.
- Ordenes para reempaquetado, remarcado, mezclado y otros tratamientos de la mercadería.

Inventario de stock:

La forma de archivo y mantenimiento de stock podrá ser establecido por la empresa, pero deberán ser conocidos y aceptados por la Aduana, antes del comienzo de actividad de la empresa.

El artículo 29 establece la obligatoriedad de las empresas de entregar a la Aduana dentro de los tres días hábiles de culminado el mes que se informa, toda la documentación relativa a informes estadísticos, relativos a tipos de mercadería, cantidad recibida, entregada y embarcada o desembarcadas y cuando administren almacenes en el recinto aduanero portuario, el inventario de almacenamiento actual.

En caso de pérdida de bienes la empresa notificará a la Aduana, a la Prefectura del Puerto y a la Administración Nacional de Puertos.

El operador además de ser responsable ante el propietario de la mercadería por su pérdida, deberá abonar a la Aduana todos los derechos e impuestos a ser recaudados en caso de importación.

Luego de la comunicación de la pérdida a la Aduana esta actualizará sus registros quedando estos actualizados.

Este procedimiento también se seguirá en caso de hallazgos de mercaderías en el recinto portuario.

Inventario de Activos:

Luego de cumplir con los procedimientos necesarios para la introducción de los activos al recinto portuario, las empresas mantendrán actualizado su inventario de activos mobiliarios, equipos de oficina y manipuleo de carga, software y hardware, etc.

Cualquier movimiento en este rubro será informado a la Aduana.

Además en el caso de contratistas que para desarrollar la actividad para la cual hayan sido contratados, deben ingresar maquinaria, equipos, implementos, herramientas, etc., al recinto aduanero, deberán también llevar inventario.

Asistencia en controles:

Las empresas están obligadas a facilitar la tarea de los organismos de contralor, cuando accedan a sus instalaciones para:

- Controles de actividades.
- Inspección de productos o mercaderías u objetos.

Las actividades que se desarrollen serán coordinadas por todos los actores, capitán del puerto, empresarios y controladores, para desarrollar de la mejor manera posible la actividad, respetando el principio legal de la libre circulación de mercaderías y productos en los puertos.

Entrada, salida y circulación de personas, mercaderías y bienes en el puerto libre:

Circulación de bienes:

Dentro de los exclaves aduaneros portuarios, la circulación de mercaderías será libre.

Los bienes podrán ser reembarcados o importados en cualquier momento.

Excepto en los casos de que estén involucrados en ilícitos, bienes abandonados o cuando representen un peligro para la seguridad o salud pública.

Ordenes de trabajo:

Las ordenes de trabajo son emitidas por los responsables del trabajo, cargadores, despachantes de aduana, operadores portuarios o multimodales, agentes marítimos o armadores, en los casos que tengan que ingresar al recinto portuario. maquinarias, equipos elevadores y medios de transporte. Esta documentación se entregará en la entrada y se comprobarán a la salida.

Circulación de Personas:

Para la circulación dentro del recinto aduanero portuaria, las personas deberán llevar consigo la habilitación de acuerdo a la Ley de Puertos y su reglamentación.

Además sus objetos personales estarán sujetos, en cualquier momento a la inspección aduanera si así se requiere.

En caso de ingreso no continuo, ocasional, se deberá pedir previo ingreso un permiso especial, emitido por la Administración Portuaria quien dará conocimiento a la DNA.

Mercaderías, bienes o medios de transporte abandonados:

La Administración Portuaria tendrá la potestad de remover mercaderías, bienes o medios de transporte abandonados o en mal estado que representen un peligro para la seguridad portuaria o la salud pública.

El costo de esta tarea se le adjudicará al dueño de los bienes, en caso de remate el producido va a la Administración Portuaria.

Explotación Puerto Libre:

Este punto es desarrollado en el capítulo 3 de este trabajo.

- **Depósitos en los exclaves aduaneros**

Según el artículo 96 del CAU los depósitos aduaneros pueden ser oficiales o fiscales pertenecientes al Estado o arrendados por éste y pueden ser particulares. Los depósitos tanto fiscales como particulares habilitados al efecto pueden ser de comercio, francos o industriales.

Habrán depósitos especiales destinados al fraccionamiento de bultos.

Dentro de esta definición se ubican los depósitos en el exclave aduanero, los cuales tienen permiso o concesiones para llevar a cabo las actividades de depósito de bienes en el puerto libre.

Para ser considerados como depósitos francos de acuerdo a la ley de puerto libre y el artículo 99 en los depósitos francos las mercaderías pueden ser objeto además de operaciones destinadas a facilitar su comercialización tales como fraccionar, acondicionar bultos, mezclar, seleccionar, clasificar, dividir y componer surtidos en lotes o en volúmenes y toda otra operación análoga que aumente el valor de las mercaderías sin variar la naturaleza de las mismas.

Esta clasificación facilita a la hora de simplificación y control por parte de la Aduana.

Se podrá además depositar en el territorio aduanero mercadería nacional con la condición que se realice en depósitos especialmente habilitados para ese fin por parte de la Administración Portuaria y Aduanera.

Cuando se introduzca mercadería nacional a los recintos aduaneros estas deberán ser consideradas, según el artículo 54 del CAU.- Salida temporal. Definición: la salida temporal consiste en la salida del territorio aduanero nacional sin pago de tributos de mercaderías nacionales o nacionalizadas, con un fin determinado ajeno al consumo para ser retornadas dentro de cierto plazo, sea en el estado que fueron extraídas o después de haber sufrido una transformación, elaboración o reparación determinada.

Se llevará un documento llamado “mero depósito de mercaderías desaduanizadas” en el que se identifica la mercadería y sirve para iniciar los procedimientos de movilización de los mismos en caso de:

- Exportarlos.
 - Enviados en tránsito a otros exclaves o zonas francas.
 - Reentrados en el territorio aduanero nacional donde consta entrada y salida de inventario.
- **Régimen a la seguridad Social en el Puerto Libre**

Para los trabajadores que prestan servicios en el puerto Libre mano de obra portuaria, rigen a todos los efectos las leyes laborales nacionales. Los contratos, salarios y relaciones laborales estarán por tanto sujetos a las citadas leyes y procedimientos laborales y fiscales nacionales, así como a los diferentes organismos de contralor (BPS, MTSS, BSE).

Para el resto del personal, es decir, directivos, técnicos, administrativos y trabajadores no considerados mano de obra portuaria regirán las leyes generales.

Dentro del marco legal las empresas pueden establecer su propia base de salarios, compensaciones, incentivos, contratación, etc.

- **Beneficios Tributario del Puerto Libre**

Cuando la mercadería permanece en el recinto portuario se encuentra exento de todo tributo y recargo referente a importaciones.

La Mercadería y los bienes cualquiera sea su origen introducidos al recinto portuario, estarán exentos de impuestos aduaneros, tasas y tributos de importación, por cuanto la importación se configurará cuando el bien sale de Puerto Libre e ingresa a territorio Nacional.

Cuando se introduzca mercadería y bienes a los recintos aduaneros desde el territorio aduanero nacional, se considerará exportación por lo tanto están sujetos al régimen correspondiente a una exportación.

Cuando la mercadería tiene destino MERCOSUR, no se le aplicará el arancel externo común ya que no pierde su origen.

Con respecto al IVA: la circulación de bienes y la prestación de servicios realizados dentro del recinto portuario, quedan excluidos de dicho impuestos es decir son actividades no gravadas por el IVA.

Con respecto a los servicios de transporte terrestre para evitar evasiones fiscales, se determinó que dichos servicios sean facturados en forma separada del total de servicios prestados en el interior del citado recinto.

Con respecto a la maquinaria, equipamiento, herramientas, repuestos y materiales necesarios para las operaciones a bordo y en tierra y tareas relacionadas con las actividades desarrolladas en el recinto, por empresas operadoras, estarán exoneradas de todo tributo, impuesto, tasa o recargo en conexión con el comercio internacional.

Podrán ser ingresados al territorio Nacional solo en los casos que la Administración Portuaria expida recibo válido, donde consta que fue hecho la reliquidación y pagos los impuestos correspondientes.

Reembarque e importación de mercaderías, maquinarias y equipos portuarios:

La mercadería, maquinaria y equipos introducidos en el recinto aduanero, podrán ser reembarcados por las empresas por cualquier razón y en

cualquier momento, con previa información a las Autoridades Portuarias y Aduanera y actualización de inventarios.

En caso de que esos bienes ingresen al territorio aduanero deberán cumplirse todos los trámites correspondientes a una importación.

Tráfico de ultramar y tráfico fluvial internacional:

En los casos de exportaciones se llevarán a cabo luego de cumplir todas las formalidades para el embarque por parte de los embarcadores o sus representantes, despachantes, agentes marítimos y empresas prestadoras de servicios portuarios.

Lo mismo sucede en caso de descarga de mercadería previamente tiene que existir la autorización de la Aduana o del Capitán de Puerto.

Bienes descargados en un puerto que no es su destino:

En esos casos los bienes descargados por error en un puerto del territorio deberán ser inmediatamente documentados y se mantendrán separados de cualquier otra mercadería.

Dicha carga será reembarcada inmediatamente al buque antes del despacho de éste para su salida.

Será responsable el buque, los agentes marítimos y operadores portuarios por el cumplimiento de esta norma

Prohibiciones en Puerto Libre

El artículo 23 establece que no se podrá desarrollarse:

Comercio al por menor, restaurantes, excepto cantinas para uso exclusivo del personal.

Consumo y uso de bienes no declarados en la Aduana.

Venta o transacción comercial a buques a personas públicas o privadas en el exclave por parte de capitanes, tripulación o pasajeros de buques o personas no autorizadas expresamente por la Administración Portuaria.

Los productos mercaderías u objetos cuya importación /exportación estén prohibidas, no podrán ser embarcados, desembarcados, depositados o almacenados en el exclave aduanero portuario.

Documentos a utilizar para realizar un breve desarrollo de Zona Franca

-Ley zonas francas:15921.

Objetivos:

-Promover inversiones.

-Expandir exportaciones.

-Incrementar la utilización de mano de obra nacional.

-Integración económica internacional.

- **Características de Zona Francas en Uruguay**

-Áreas aisladas.

-Excepción aduanera fiscal y excluida de monopolio estatal.

-Pertencen al territorio político aduanero (desde el punto de vista aduanero son actividades fuera del territorio Nacional)

- **Actividades que se desarrollan en Zona Franca**

-Industrial.

-Comercial.

-Servicios: -financieros.

-de informática.

-reparación y mantenimiento.

-profesionales.

-otros para mejorar el funcionamiento de las zonas francas.

- venta a terceros países.

Antes de la ampliación de dicha ley los usuarios de zona francas no les era permitido brindar servicios a territorio no franco.

Hoy amparados al decreto 84/06 del 20/03/2006 habilita a los usuarios a brindar los servicios de:

- desarrollo de soporte logístico.
- prestaciones de servicios de asesoramiento informático.
- prestación de servicios de capacitación informática.

En estos casos no aplica el artículo 19 de la ley 15.921 por ende, deberá tributar el IRAE (discriminando en su declaración jurada las rentas gravadas y no gravadas), IP, IVA, ICOSA (en caso de Sociedades Anónimas).

- **Sujetos intervinientes**

(i) Público.

(ii) Privado: usuario: directo e indirecto.

- **Intervención estatal de Zona Francas (en orden jerárquico)**

1º Poder Ejecutivo.

2º Ministerio de Economía y Finanzas. Comisión Honoraria asesora de Zona Francas.

3º Dirección General de Comercio.

4º Área Zonas Francas de la Dirección General de Comercio.

Respecto a la Comisión Honoraria asesora de Zona Franca:

Esta convocada por el Ministerio de Economía y Finanzas o su presidente.

Cometido:

-Asesorar en la determinación de las áreas del territorio Nacional donde habrán de instalarse las zonas francas.

-Su fallo deberá ser fundado en tiempo y forma y acompañado de la opinión fundada de la Dirección de Zonas Francas.

-En caso omiso o pronunciamiento en contrario a la opinión del Poder Ejecutivo, los antecedentes se considerarán por la Asamblea General o la Comisión Permanente.

- **Supervisión y Control Zonas Francas**

A cargo del nivel 4º de la Dirección General de Comercio- áreas Zonas Francas- que a su vez ésta explota la Zona Franca Estatal.

La Dirección Nacional de Aduana no tiene competencia dentro de las zonas francas, salvo en el control de entrada y salida de mercaderías.

El MEF lleva a cabo la dirección política de zonas francas.

- **Explotación Zonas Francas**

-De carácter oneroso.

-Se paga un canon, ya sea una suma única o en cantidades periódicas.

-Explotador: -persona física, jurídica, pública o privada.

(i) brinda infraestructura.

(ii) es el que contrata con usuario.

Existen actualmente dos zonas francas estatales (Colonia con administración privada y Nueva Palmira con administración estatal) y seis privadas.

Usuarios:

El usuario realizando un contrato oneroso con el explotador puede:

- Tener su instalación propia (construir su propia infraestructura).
- Acceder a una concesión de uso de una edificación ya construida.

No solo los usuarios pueden operar dentro de zona franca también podrán operar allí empresas nacionales o extranjeras que consignándola a nombre de un usuario la mercadería sin transferir la propiedad pueden operar en dicho recinto.

La diferencia entre usuario y operador esta en la ventaja de ser usuario, ya que el operador estará sujeto al pago de todos los impuestos salvo los recargos aduaneros, mientras la mercadería permanezca en zona franca.

Formas que pueden optar los usuarios de Zona Franca

- Persona física (la ley limita su actividad).
- Persona jurídica: cualquier tipo societario en la práctica se ve SA, SRL y Sucursal de persona jurídica del exterior.

Estos deben de operar dentro de zona franca y con terceros países.

Pueden contratar personal extranjero pero como regla general, el 75% o más del personal de la nómina debe ser mano de obra nacional.

Existe una excepción al respecto en la cual el Ministerio de Economía y Finanzas permite aumentar el porcentaje de mano de obra extranjera.

Habitantes

Se entiende por habitar: residencia con ánimo de permanencia.

En zona franca existe personal de vigilancia y personal de mantenimiento del servicio de la actividad.

Excepción: La determina el Poder Ejecutivo a funcionarios autorizados por éste.

Régimen a la seguridad Social en Zonas Francas

Es el mismo régimen que para el resto del territorio nacional salvo con el personal extranjero que pueden optar por no aportar, en consecuencia empleador y empleado quedan exonerados de dicha obligación tributaria.

- **Beneficios Tributarios Zonas Francas**

Existen dos grupos de excepciones:

- (i) **Carácter objetivo:** se aplican en todos los casos sin importar si el adquirente posee o no carácter de usuario.
- (ii) **Carácter impositivo:** se aplica en principio a usuario de zona franca.

Carácter objetivo: las exenciones rigen para bienes y servicios que se comercializan en zona franca independiente del carácter de usuario de su propietario o beneficiario.

Los bienes, servicios y materias primas (cualquiera sea su origen) introducidos a zonas francas estarán exentos de todo gravamen aduanero e impuestos de importación, por cuanto la importación se configura cuando el bien sale de zona franca e ingresa a territorio no franco.

Los bienes y servicios podrán salir de zonas francas hacia otros países en cualquier momento exento de cualquier tributo que grave la operación de exportación.

En el caso de bienes que pertenecen a personas jurídicas o físicas del exterior y su destino es el exterior no computa para él cálculo del IP e IRAE.

Carácter impositivo: Están exento de todo tributo nacional creado o a crearse inclusive en aquellos casos en que la exoneración legal requiera de una autorización específica.

Encontramos aquí el IRAE y el IP salvo en el caso de IRAE, en donde los dividendos y utilizadas pagadas o acreditadas, a personas del exterior cuando estén gravadas en su país de origen y exista crédito fiscal por el impuesto abonado en Uruguay.

Existen incentivos para comprar desde zona franca a territorio no franco respecto a bienes; se regirá por normas aplicables a la exportación no se encuentran gravadas por IVA e IMESI.

Con finalidad de agilizar la operativa basta con la intervención de la factura por parte de la Dirección General de Comercio, Área de Zonas Francas.

Características de los bienes a ingresar a zona franca:

-construcción edilicia.

-refracción de equipos industriales.

-instalaciones.

-edificios.

Beneficios adicionales para operar en Zona Franca:

Servicios portuarios: a los efectos del cobro de los servicios prestados por la ANP se considera en el ingreso-egreso una sola vez.

Servicios públicos: se prevé el establecimiento de tarifas promocionales.

Monopolios estatales: no rigen ninguno de los monopolios estatales vigentes en territorio no franco. En tal caso el desarrollo de servicios de telecomunicaciones fuera de la competencia de ANTEL es factible.

Circulación de divisas: existencia de libre movilidad de capitales, divisas, materiales preciosos y título valor de cualquier especie. La compraventa realizada desde zona franca no requiere de intervención de autoridades económicas uruguayas. Por ende existe ilimitada facilidad para repartir capitales y beneficios.

Garantías estatales: el estado asume la responsabilidad por daños y perjuicios que se puedan ocasionar a los usuarios como consecuencia de la normativa referente a zonas francas. Esto aplica para toda la vigencia del contrato. Cabe señalar que el terreno afectado a zona franca no podrá ser desafectado.

Certificados de depósitos:

Documento representativo de la mercadería.

Firmado por el depositario, entregado al depositante al momento de recibir la mercadería.

Aquí figura la recepción, el compromiso de su restitución, aquel que presente el certificado como consecuencia de ello, el propietario de la mercadería puede comercializar esta con la trasmisión del certificado, sin necesidad de movilizarla físicamente.

Warrants

Documento accesorio al certificado de depósito.

Permite al usuario obtener crédito con garantía en la mercadería depositada.

Emitido por el depositario de la mercadería (el dueño del depósito) conjuntamente con el certificado de depósito.

Función que cumple: documenta un crédito con la garantía de la mercadería depositada.

Ventaja: ejecución extrajudicial de la mercadería en caso de incumplimiento, eludiendo así la complejidad de un trámite judicial.

A la hora de negociar deberán ser refrendados por la Dirección General de Comercio, Área Zonas Francas la que certifica la calidad de usuario del emisor del warrants.

Hasta tanto no se entregue el certificado de depósito y el warrants o se demuestre, haber cancelado las obligaciones pendientes o no haber utilizado el warrants como garantía para un préstamo, la mercadería quedará inmovilizada en el depósito.

Origen de las Mercaderías de Zonas Francas

Como principio general es el mismo para todo el territorio MERCOSUR.

Según la decisión 6/97 del consejo Mercado Común en el ámbito del MERCOSUR: la norma refiere a un criterio porcentual en el que el bien es considerado de origen MERCOSUR en el caso supere el 60% del valor FOB total del producto.

Con posterioridad la decisión N° 894 del mismo Consejo establece que los bienes procedentes de zonas francas con destino MERCOSUR, si bien no pierden el origen respecto a la tributación, tendrán el tratamiento de bienes de origen extra MERCOSUR, y pagará los aranceles correspondientes.

Las Instituciones financieras en Zona Franca pueden operar. Están reglamentadas por la Circular 1.448 del BCU 15 abril de 1993.

Estas instituciones externas instaladas en zona franca en carácter de usuarias brindaran servicios a usuarios de zonas francas “no residentes”.

- **Prohibiciones en Zonas Franca**

I - En lo referente a introducción y fabricación de material de uso bélico.

II - Desarrollo de comercio al por menor.

Condiciones al emplazamiento de nuevas Zonas Francas

- Refieren a: localización – inversión – actividad.
- Apto para nuevas inversiones en infraestructura mayores a diez millones de dólares (resistido).
- Formas de Inversión extranjera en Zonas Francas.
- Empresas subsidiarias (filiales y sucursales).
- Joint ventures (asociación de empresas de diferentes países).
- Licensing agreements.
- Franchising management contracts.
- Internacional subcontracting.

- **Zonas Francas y MERCOSUR**

Uruguay desde marzo de 1991 integra el MERCOSUR.

Queda reconocido en la Decisión N° 8/94 del Consejo Mercado Común el funcionamiento de las zonas francas existentes hasta el momento y aquellas que se crearan al amparo de la normativa vigente en todos los países miembro.

En consecuencia nuestras zonas francas se regirán por normas internas uruguayas con coordinación con normas emanadas de los órganos del MERCOSUR.

Para el caso de mercaderías que ingresan a cualquiera de los países miembros, estas deberán pagar arancel externo común sobre el producto final, salvo para aquellos bienes que pertenecen a la lista de excepción, aquí tributan arancel aduanero vigente del país de destino al momento de la importación.

- **Comparación Régimen de Zonas Francas y Puerto Libre**

Zona Franca: se desarrollan aquí toda clase de actividades industriales, comerciales o de servicios entre ellas se destaca: comercialización de bienes, depósito, almacenamiento, acondicionamiento, selección, clasificación, fraccionamiento, armado, desarmado, manipuleo o mezcla de mercadería o materias primas de procedencia extranjera o nacional. Instalación y funcionamiento de establecimientos fabriles.

Prestación de todo tipo de servicios no limitados por la normativa nacional tanto dentro de zona franca como de terceros países.

Otros que a juicio del Estado resulten beneficiosos para el país, por ende la economía nacional o para la integración económica y social de los Estados.

Régimen Tributario:

Los usuarios directos e indirectos están exentos de todo tributo nacional creado o a crearse, inclusive los que por ley se requiera de exoneración específica.

Se puede ingresar y egresar bienes o servicios de cualquier naturaleza exentos de todo tributo, gravamen o recargo, creados o a crearse, incluso que por ley requiera exoneración específica.

Dentro de zona franca es totalmente libre la obtención y concentración de créditos internacionales no requiriendo autorización pago de impuestos, constitución de depósitos, etc.

La mercadería que se encuentra depositada en zona franca puede servir como garantía real de esos financiamientos a través de la emisión de certificados de depósito y el uso de "warrants".

Se expide certificados de origen para los productos elaborados en dichas zonas de acuerdo con normas bilaterales y multilaterales relacionadas con los productos respetando los convenios actuales.

Las negociaciones de importación y exportaciones realizadas en zona franca se realizaran en cualquier moneda al cambio libre.

Puerto Libre: con la ley 16.246 se abandona el régimen de monopolio de estado sobre la actividad desarrollada en Puerto de Montevideo y se introduce el concepto de "puerto libre".

Esta nueva actividad ha provocado un efecto multiplicador de las mismas.

Destacamos las siguientes características:

Las mercaderías transitan por el recinto portuario sin pago de impuestos aduaneros posibilitando la presentación de servicios a las mercaderías en tránsito a los países de la región. No que exigirá para ello ningún trámite o autorización adicional.

No se podrá modificar la naturaleza del producto o mercadería quedando limitado a las siguientes actividades: depósito, reenvasado, remarcado, clasificado, agrupado y desagrupado, consolidado y desconsolidado, manipuleo y fraccionamiento.

El destino de la mercadería ingresada al puerto puede ser cambiado libremente sin necesidad de trámite ni denuncia alguna.

Durante su permanencia en el recinto portuario las mercaderías estarán exentas de todos los tributos y recargos aplicables a la importación o en ocasión de las mismas. En caso que ingresen del recinto portuario a territorio nacional deberán pagar todos los impuestos considerados en caso de importación. En caso contrario de ingreso desde el territorio nacional al recinto portuario se deberá realizar los mismos trámites y pago de tributos que en caso de exportaciones.

- **Decreto N° 137/001 Concesiones**

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Ministerio de Economía y Finanzas el 25 de Abril de 2001 ponen en vigencia el Dec. N° 137/001 sobre la base del Art. 20 de la Ley N° 17.243 del 29 de junio de 2000.

Dicha ley autoriza a la Administración Nacional de Puertos a participar en sociedades con capitales privados en la administración, construcción, conservación y explotación de una Terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo.

En este decreto N° 137/001 se reglamenta que:

La administración, construcción, conservación y explotación de una Terminal de Contenedores en el Puerto de Montevideo, por un plazo de 30 años en régimen de Puerto Libre serán efectuadas por una sociedad integrada por la ANP y capitales privados.

La sociedad anónima será con acciones al portador e integrado por la Corporación Nacional para el desarrollo (CND) y la ANP.

Acciones: 80% Serie "A": Corporación Nacional para el Desarrollo.

20% Serie "B": Administración Nacional de Puertos.

Las acciones serie "A" serán subastadas en la Bolsa de Valores de Montevideo habilitada por el Banco Central al mejor postor, con una base de dos millones de dólares americanos luego que sea aprobado por el Poder Ejecutivo el contrato de Gestión Integral, que lo desarrollaremos mas adelante.

La ANP brindara a los interesados en adquirir las acciones en la subasta y a las firmas que pretendan actuar en calidad de operadores especializados según el Régimen de Gestión, la siguiente documentación con respecto a la Terminal de Contenedores:

- Infraestructura y superestructura existentes (Planos y documentos técnicos).
- Demanda atendida y mediciones de desempeño.
- Proyecciones de tráfico, estudios de planificación y desarrollo del Puerto de Montevideo.
- Desempeño financiero de ANP.
- Normativa portuaria vigente.

Luego de realizar la subasta, el adquirente de las acciones abonará en el acto el 20% del precio resultante.

En un plazo de diez días hábiles posteriores a la subasta el adquirente abonará el 80% restante del precio y constituirá la “Garantía de Contratación del Operador Especializado realización de Inversiones Iniciales e Integración de Capital” según lo previsto en el “Régimen de Gestión”

La “Garantía de Contratación del Operador especializado, realización de Inversiones Iniciales e Integración de Capital”, será de doce millones de dólares americanos favor de la ANP.

La Garantía tiene por objetivo:

Contratación del operador especializado en tiempo y forma.

La suscripción e integración de capital por parte de los titulares de acciones en un plazo de treinta días. La suscripción será de seis millones de dólares americanos de los cuales cuatro millones ochocientos mil dólares americanos estarán a cargo de el/los titulares de las acciones Serie “A”.

El millón doscientos mil dólares americanos estará a cargo de los titulares de la Seria “B” integrado con equipos para la movilización de contenedores propiedad de la ANP. El valor de los equipos será valuado por la ANP. Contarán con un plazo de ciento ochenta días calendario para esta suscripción.

La realización y habilitación de obra así como la adquisición y puesta en marcha de equipos y sistemas tal como se prevé en el Art. 7º “Régimen de Gestión”.

- **Régimen de Gestión de la Terminal**

Objetivo:

Lograr que la Terminal preste servicios de alta calidad, confiable y al mínimo costo para el usuario final, favoreciendo a su vez el desarrollo del comercio exterior del Uruguay.

Posicionar en el ámbito regional al Puerto de Montevideo como puerto de trasbordo de las cargas con origen o destino internacional.

- **Contratista Operador de Terminal**

Es la persona jurídica que asume la gestión integral de la Terminal, una vez conformada la Sociedad Anónima con capitales privados y públicos.

El contratista asumirá la gestión integral de la Terminal en las condiciones que se establecen en este régimen y en las normas aplicables siendo responsable de la prestación de todos los servicios en La Terminal.

- **Operador especializado**

Es una firma especializada en operaciones de terminales de contenedores, actuará como apoyo del contratista para alcanzar una óptima capacidad para asegurar los más altos estándares de calidad y eficiencia en la presentación de los servicios. La relación entre el contratista y el operador será a través de un contrato.

El contratista presentará ante la ANP al operador quien será autorizado por el Poder Ejecutivo, dicho operador deberá tener experiencia en operaciones de terminales de contenedores, sólida capacidad técnica y amplios conocimientos en la materia.

El Operador tendrá a su cargo las siguientes funciones:

- Gerenciamiento de la terminal.
- La provisión y aplicación de técnicas de gestión de Terminales de Contenedores, especialmente en materia de mercadeo y operaciones portuarias (incluyendo el suministro de un sistema informático operacional).
- Asesoramiento en ingeniería y economía de transporte y puertos.
- La selección y contratación del operador especializado deberá contemplar:

Capacidad técnico-operativa: el operador deberá tener experiencia mayor a ocho años dentro del período 1991-2000. Deberá demostrar la movilización (cargas y / o descarga) promedio para ese período no inferior a los doscientos mil contenedores por año (200.000 contenedores / año) y al menos cien mil contenedores por año (100.000 contenedores / año) en una Terminal para el período referido.

Capacidad económico-financiera: el Patrimonio Neto del último ejercicio no deberá ser menor a diez millones de dólares americanos (U\$S 10.000.000) según balances confeccionados de acuerdo a Normas Internacionales de Contabilidad y Auditoría. Si esta constituido por un grupo de empresas se sumará el Patrimonio Neto de cada una de ellas con el porcentaje que le corresponde de participación.

Suscripción del Contrato: el contrato lo firmara el operador especializado por si o mediante una filial nacional con responsabilidad solidaria de la casa matriz.

Condiciones contractuales: el contrato definirá en forma clara e inequívoca los siguientes conceptos:

Plan de Negocios previstos por el contratista y el operador especializado a los efectos del cumplimiento de los objetivos de este régimen. Este plan desarrollará los siguientes puntos que serán aplicados a los mercados a los cuales se orienta la oferta de la Terminal:

Demanda atender, contenedores y mercaderías, según origen y destino de las mismas.

Topologías de los buques, según origen y destino de los mismos, servicios que están a cargo del contratista y el operador asimismo sus respectivas responsabilidades en la gestión integral de la Terminal.

Medios materiales (equipos, sistemas informáticos, etc.) y humanos (técnicos, administradores, etc.) que el contratista y operador aportarán al cumplimiento de los servicios.

Compromiso que asumen el contratista y el operador especializado en cuanto al cumplimiento de los estándares para la actividad de la Terminal exigidos en este régimen en cuanto a operación, seguridad operacional, seguridad ambiental y plan de calidad y gestión para su cumplimiento.

En caso de que el operador asuma la gestión de la Terminal deberá de cumplir el procedimiento previsto en el anexo C.

La estructura organizativa del contratista a efectos de permitir el cumplimiento de las responsabilidades del operador, dicha estructura permitirá subcontratos entre el contratista y otros operadores para el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades.

Programa de capacitación del personal que aseguren el buen desempeño en operaciones en la Terminal.

Garantía de cumplimiento del contrato.

Plazo del contrato: deberá cubrir un plazo de diez años y estará sujeto reescisión con autorización previa del Poder Ejecutivo.

Firma del Contrato: se llevará a cabo en un plazo de noventa días calendario contados a partir del acto de integración de la sociedad. Si no se cumplen estos plazos la ANP podrá ejecutar la “Garantía de Contratación del Operador Especializado, realización de Inversiones iniciales e integración de Capital” y declarar la resección del contrato.

- **Procedimiento de propuesta y contratación**

El contratista presentará ante la ANP su propuesta de contratación de un operador especializado en un plazo de treinta días calendario a partir de la subasta.

La ANP tendrá un plazo de veinte días calendario para pronunciarse a favor o en contra contados a partir del día siguiente al de su presentación.

La propuesta se registrará y contendrá lo establecido en el Anexo F.

Si la ANP se expide en contrario el contratista tendrá un plazo de quince días calendario para subsanar las observaciones y presentar nuevamente la propuesta a la ANP y el Poder Ejecutivo, quienes aceptarán o denegarán definitivamente la propuesta.

El contrato entre el contratista y el operador será firmado luego de la aprobación por parte del Poder Ejecutivo.

La firma de este contrato es condición necesaria para que el contratista pueda asumir la gestión integral de la Terminal.

Con la aprobación del Poder Ejecutivo el contratista podrá rescindir el contrato con el operador especializado, cuando halla incumplimiento en las condiciones pactadas.

Tanto la anulación del contrato como la presentación de un nuevo operador especializado se realizará en un solo acto, tienen que cumplir los mismos requisitos, formalidades y plazos que en el proceso de autorización original.

Con un plazo anterior de seis meses a la culminación del contrato, el contratista deberá presentar la propuesta de renovación o sustitución del operador, cumpliendo con los mismos requisitos, formalidades y plazos que en el proceso de autorización original.

Garantías:

Una garantía de Contratación del Operador Especializado, Realización de Inversiones Iniciales e Integración de Capital, punto desarrollado.

Y una garantía de cumplimiento de contrato que consta de que el contratista deberá constituir una “Garantía de Cumplimiento de Contrato” de cinco millones de dólares americanos (U\$S 5.000.000) a favor de la ANP, la cual se ajustará anualmente de acuerdo al procedimiento establecido en dólares teniendo en cuenta tres parámetros:

(i) IPC Índice de Precios al consumo. Publicado por el Instituto Nacional de Estadística.

(ii) Cotización del dólar americano Interbancario vendedor publicada por el Banco Central del Uruguay.

(iii) el Consumer Price Index-All Urban Áreas (CPI) elaborado por el Gobierno de los Estados Unidos de América (Bureau Of. Labro Statistics-BLS).

Esta garantía se mantendrá vigente durante todo el plazo del contrato de gestión bajo la responsabilidad del contratista y ser devuelta al mismo al término del contrato una vez labrada el acta de recepción de las instalaciones.

Dicha acta de recepción se labrará en ocasión de finalizado el plazo contractual, en ese momento la Administración accederá al área otorgada, bienes, construcciones e instalaciones fijas o móviles.

Las obras y equipos incorporados por el contratista pasaran a ser propiedad de la ANP.

En el acta se describirán el estado de conservación de los bienes devueltos a la ANP especificando los deterioros que presenten.

Si surge de dicha acta que existe desgaste no imputable al uso natural legítimo dejara constancia del importe de las reparaciones necesarias.

- **Prestación de servicios en La Terminal**

Condiciones Generales:

La Terminal prestará servicios las veinticuatro horas del día, los trescientos sesenta y cinco días del año.

El contratista estará obligado a la prestación de servicios a todos los usuarios que lo soliciten al ser una Terminal Pública.

No estará obligado a dicha presentación a los clientes morosos, en estos casos lo comunicará a la ANP.

Objetivos:

Prestar un servicio de alta calidad.

Servicio confiable con el menor costo para los usuarios finales.

Favorecer el comercio exterior del Uruguay.

El servicio de la Terminal apuntará a posicionar al Puerto de Montevideo como puerto de trasbordo regional en condiciones de competir con las terminales de otros países.

Deberá de coordinar su actividad con los demás puertos fluviales, con el fin de captar carga en tránsito o trasbordo con origen o destino regional.

Servicios a prestar:

Servicios al buque: uso de muelle, amarre, desamarre, suministros y recolección de residuos.

Con respecto a la mercadería: carga, descarga, estiba, desestiba, reembarque, remoción, movilización, depósito, almacenamiento, consolidación, desconsolidación, reparación, limpieza y cualquier otro servicio relacionado a los contenedores y la carga en ellos contenida.

Estos servicios se desarrollarán bajo el régimen de Puerto Libre, así como lo establece el artículo 2 y 3 de la ley de Puertos y sus reglamentos.

Condiciones de Gestión de La Terminal:

Luego que el contratista halla cumplido con todos los trámites necesarios establecidos en el régimen y en el contrato de gestión, que además este firmado el contrato con el operador especializado y que este halla depositado la garantía exigida se estará en condiciones de tomar

posesión de las instalaciones e inventario de contenedores el cuál se llevara a cabo durante los cinco días hábiles siguientes.

Dicha acta especificará:

Área específica para la Terminal.

Grúa de muelle y la entrega de los repuestos que en ese momento se tengan de stock para reparaciones.

Detalle de bienes e instalaciones.

Con respecto a los contenedores que estén en ese momento se labrará acta que detalle las características de cada uno, marca, número, precinto etc, firmando el acta cada una de las partes.

Responsabilidad del contratista:

Los servicios prestados en la Terminal a partir de la concesión serán pura y exclusivamente del contratista, el cual deberá dar las máximas garantías tanto a los servicios prestados, como a la mercadería manejada dentro del exclave.

Esto conlleva a mantener en las instalaciones adecuados sistemas de seguridad en las áreas físicas, operacionales y ambientales.

Las medidas incluirán planes de contingencia en caso de incendio o contaminación.

Cumplimiento de las normas vigentes referentes a:

Normas legales y reglamentarias dictadas o a dictarse en materia portuaria, laboral, fiscal, aduanera, seguridad en el trabajo, preservación del medio ambiente, de seguridad social y de policía.

Reglamentos de operaciones portuarias y Capitán de Puerto (seguridad de la mercadería, tránsito de mercadería peligrosa y prevención de incendios y contaminación).

Volúmen de movimiento de contenedores exigido mínimo:

Años de contrato	Contenedores *
1	100.000
5	140.000
10	230.000
15	292.000
20	**
25	**
30	**

* Comprende contenedores llenos y vacíos, en carga/descarga, independientemente del tipo de operación

** Valores indicados por el Poder Ejecutivo a propuesta de la ANP, antes del decimoquinto año, en función de metodologías aceptadas

Esta escala servirá para determinar el canon mínimo que se abonará por parte del contratista a la ANP.

En caso que le evolución tecnológica de lugar a cambios sustanciales relativos al tipo o tamaño de los contenedores, se acordará una equivalencia para el cumplimiento del volúmen mínimo.

El canon se devengará a partir del primer día siguiente al otorgamiento de la concesión y se pagará mensualmente.

El monto pagado por tal concepto será la suma de los siguientes componentes:

Monto variable y componente proporcional de los contenedores movilizados en el mes en los muelles de la Terminal, un valor de diez dólares americanos por contenedor, durante toda la duración del contrato.

Un monto variable en proporción a los contenedores que se desconsoliden o consoliden en el mes de treinta dólares americanos por contenedor y de quince dólares americanos por contenedor en el caso de consolidado.

El mínimo monto a pagar será el componente uno por el movimiento comprometido en la escala anterior por el contratista.

Atención de demanda Calificada:

El contratista deberá realizar sus gestiones comerciales con el objetivo de cumplir con los establecidos en este documento con respecto a:

-Captar, atender y retener la demanda asociada del comercio exterior de mercadería de exportación, importación, tránsito o trasbordo, en operaciones de carga, descarga en buques porta contenedores afectados a tráfico oceánicos a efecto de las siguientes tareas:

- (i) exportación / importación en buques directamente hacia o desde cualquier destino.
- (ii) captar cargas de trasbordo / tránsito.

Para el desarrollo y cumplimiento de estos objetivos, deberá entregar a la ANP dentro de los primeros sesenta días de cada año calendario un "Informe de Evaluación Comercial de la Terminal" el cual contendrá el desempeño en la materia comercial del año que se informa.

Este informe contendrá:

Volúmen y composición de la demanda captada y atendida en la Terminal y por sus competidores en la región.

Política comercial aplicada y las medidas de desarrollo adoptadas por el contratista.

Posicionamiento resultante de la Terminal en el “hinterland”.

Plan de acción diseñado por el contratista en materia comercial y de desarrollo.

Este informe será analizado por la ANP considerando los siguientes puntos como eje:

Calidad y confiabilidad de los servicios.

Productividad.

Posicionamiento de la Terminal en el ámbito regional.

Cumplimiento del contrato en especial en los precios máximos.

Cumplimiento del programa de inversiones. Cronograma, plazos y calidad de ejecución.

Estado de conservación de obras e instalaciones.

Evolución del tráfico, captación y pérdida de tráficos.

Análisis de la adaptación de la gestión a los avances tecnológicos.

Cumplimiento de la ANP de los compromisos de dragado.

El incumplimiento dará lugar al cobro de multas en especial si no se cumple con el programa de inversiones, avance parcial de obras y adquisiciones, las cuales se detallan:

Instalación de una grúa pórtico de muelle nueva o en excelentes condiciones certificadas, adicionada a la existente en la Terminal de tipo “post panamax” con tecnología de avanzada, con capacidad de transferencia teórica mínima de treinta y cinco contenedores por hora.

Equipamiento de playa de última generación, con una antigüedad máxima de tres años suficiente para la operaciones del volúmen de contenedores previsto y adecuado al servicio que se quiere dar, así como la implementación de una metodología de recepción, almacenamiento, movilización y despacho de los contenedores, acorde a los estándares internacionales aceptables.

Instalación de un sistema informático operacional para apoyo a la gestión y control destinado a optimizar las operaciones de la Terminal.

Adecuación de la escollera actual para proteger la actual playa de contenedores así como al escape de arena del Muelle de Escala.

Dragado del área adyacente al muelle actual de la Terminal de por lo menos cincuenta metros a efectos de posibilitar operaciones a buques de diez metros.

Plazo para el cumplimiento de los puntos anteriores diez y ocho meses a partir de la toma por parte del contratista de la Terminal.

En un plazo de un mes el contratista deberá presentar a la ANP para que lo apruebe un “Programa de Inversiones Iniciales” que contendrá los puntos anteriores, descripción y cronograma de trabajo en las obras y adquisiciones, además de la justificación técnica y económica de la obra, equipamiento y sistema previsto.

Precios y tarifas a percibir el contratista:

El contratista deberá cobrar lo establecido en la siguiente tabla o en futuras modificaciones aprobadas por ANP y el Poder Ejecutivo.

DENOMINACIÓN		UNIDAD	VALOR MAXIMO
M1	Uso de muelle (incluido amarre y desamarre)	U\$S/me.h	1,1
--	Suministros; recolección de residuos	--	Libre
TC1	Transferencia bodega-muelle o muelle-bodega (incluyendo operaciones auxiliares necesarias)	U\$S/c	60
TC2	Movilización muelle-playa o playa-muelle	U\$S/c	40
TC3	Recepción o entrega	U\$S/c	20
TCR	Removido (abordo o buque-muelle-buque)	U\$S/c	100
DLD	Depósito libre para contenedor desembarcado	días	Mínimo 3
DLE	Depósito libre para contenedor embarcado	días	Mínimo 3
DLT	Depósito libre trasbordo	días	Mínimo 5
DLV	Depósito libre vacíos	días	Libre
DP	Depósito playa	U\$S/TEU .día	Libre
CFS1	Consolidación/ desconsolidación (carga unitizada)	U\$S/TEU	Libre

CFS2	Consolidación / desconsolidación (carga suelta)	U\$S/TEU	Libre
TRF	Tomas "reefer" (eléctricas)	U\$S/TEU .día	30
SA	Suministro agua	U\$S/m3	+ 10 % tarifa ANP
SE	Suministro electricidad	U\$S/Kwh	+ 10 % tarifa ANP/UTE
--	Limpieza/Reparación de contenedores	--	Libre

En los casos de servicios de logística que desarrolle la Terminal, dichos valores serán determinados libremente.

- **Decreto Reglamentario 409/008 del 27 de Agosto de 2008 sobre Aeropuerto Libre**

El presente decreto establece la reglamentación del Puerto Libre aplicable a Aeropuerto Internacional de Carrasco.

El artículo 23 de la ley N° 17.555 establece que lo determinado en los artículo 2º y 3º de la Ley N° 16.246, ya desarrollados en este capítulo es aplicable al Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso" así como sus reglamentos correspondientes.

Estas normas regirán en todos los casos en que dichas actividades se adecuen a la actividad del Aeropuerto, no serán aplicables las normas que sean exclusivas para los Puertos.

- **Actividades permitidas bajo este régimen**

Todas aquellas que sirvan para la expansión del comercio exterior, centro de distribución o comercio en tránsito.

- **Recinto del Aeropuerto Libre**

Se aplicará el artículo 2º y 3º de la Ley 16.246 determinando que la circulación de mercadería en el Aeropuerto será libre no exigiéndose trámite formal alguno. Las actividades que allí se cumplan con respecto a dicha mercadería no producirá modificación de la naturaleza alguna a dicha mercadería, disponiendo las siguientes actividades: depósito, reenvasado, remarcado, clasificado, agrupado y desagrupado, consolidado, desconsolidado, manipuleo y fraccionamiento, las cuales ya fueron descriptas en este mismo capítulo en el análisis de la Ley de Puertos.

El destino de las mercaderías que ingresen al aeropuerto podrá ser cambiado libremente. No estarán sujetos en ningún caso a restricciones, limitaciones, permisos o denuncias previas.

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.

Cuando fueran introducidas desde el Aeropuerto al territorio aduanero nacional se considerarán exportaciones 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 Aeropuerto de Montevideo, deberán ajustarse a las normas que rigen para la importación o para el despacho de salida del país.

- **Supervisión y Control Aeropuerto Libre**

La supervisión y control de dicha actividad estará bajo la dirección de la Dirección Nacional de Aduanas con la finalidad del normal cumplimiento de sus potestades de principio de preservar la percepción de la renta fiscal aduanera y asegurar el correcto funcionamiento del régimen.

Ante el marco sancionatorio serán aplicables los criterios generales y particulares respecto a infracciones, sanciones y su tipificación, así como a los órganos sancionadores serán los previstos en la legislación vigente.

Los órganos competentes a tales efectos son DNA, EAIC y la DINACIA (Dirección Nacional de Aviación Civil e infraestructura Aeronáutica).

Por su parte la Administración de Aduana de Carrasco, le competará la jurisdicción territorial, la dirección, control, coordinación e impulso de la actividad aduanera realizada en el Aeropuerto Libre.

La EAIC (Explotador y/o Operador del Puerto libre del Aeropuerto Internacional de Carrasco “Gral. Cesareo L.Berisso”) deberá llevar registro informático de todos los movimientos de mercaderías (recibo, entrega de bienes, copia de solicitud de embarque, recibos de carga y descarga, órdenes para reempaquetado, remarcado, mezclado y otros), actualizado día a día este control deberá de coincidir con el inventario de stock del depósito de la DNA, dicha información deberá mantenerse por cinco años.

Debemos destacar aquí la actuación de la AAC (Administración de Aduanas de Carrasco a quien la EAIC notificará los casos de bienes perdidos.

La AAC tendrá los inventarios de activos actualizados y su disposición.

Las mismas disposiciones que rigen en esta materia para el Puerto Libre rigen para el Aeropuerto Libre.

- **Carta de Calidad de Servicios**

El 17 de Mayo del 2001, es firmada la carta de Calidad de Servicios, por:

-La Asociación de Concesionarios y Permisarios de Puerto Libre: D. Bernardo Dück.

-La Asociación de Despachantes de Aduana: D. Carlos Longobardo.

-La Cámara de Transporte Multimodal: D. Ernesto Berro Hontou.

-La Cámara de Industrias: Ing.Agr. Diego Palestra.

-La Cámara Mercantil de Productos del País: Ec. Christian Bolz.

-La Cámara Nacional de Comercio y Servicios: Dr. Jorge Peirano Basso.

-Por el Centro de Navegación: Héctor Bianco.

-Por la Dirección Nacional de Adunas: D. Jorge Sienna.

-Por la Unión de Exportadores: Cr. Daniel Soloducho.

Esta carta es firmada teniendo en consideración los siguientes puntos:

Las personas que se reunieron en ese momento representaban las entidades que tenían en el ámbito del Puerto responsabilidades e interés, las cuales coincidían en la necesidad y oportunidad de a través de un documento establecer bases sólidas y duraderas, que sirvan para conseguir una auténtica y completa calidad en los servicios que se prestan en el Puerto de Montevideo, con el objetivo último de alcanzar la máxima satisfacción del cliente.

De acuerdo a lo que establecía la ley de Puertos referente al fomento de la economía Nacional, mediante la presentación en dicho Puerto de servicios portuarios, se necesitaba la coordinación de todos los actores involucrados para que dichos servicios sean desarrollados en forma eficiente y eficaz.

Las entidades firmantes se han comprometido a cumplir sus objetivos de forma tal que se ajuste al objetivo general.

Los reunidos acuerdan la constitución del grupo de Seguimiento Operativo de Calidad y Grupos de trabajo para el cumplimiento del Plan de Calidad del Puerto de Montevideo, el que se instrumentará a impulso e iniciativa de la Administración Nacional de Puertos respondiendo así al principio de gestión unitaria definido en este nuevo marco.

Luego de cumplir con los trabajos previos, las entidades involucradas, programarán las etapas a seguir en el futuro para el diseño y ejecución del Plan de Calidad.

Luego de definir los puntos anterior se llegó a los siguientes acuerdos:

Desarrollar un plan de Calidad del Puerto de Montevideo para que todos los servicios que se presten allí, se den de tal manera que se logre el objetivo máximo de eficacia y eficiencia de la gestión, que se logre el mismo objetivo por cada una de las partes involucradas.

El desarrollo del Plan servirá para realizar las modificaciones en la normativa vigente, teniendo en cuenta que muchas veces al estar involucrados sectores del Estado es necesario realizar modificaciones para el cumplimiento de objetivos.

Acuerdan que todas las resoluciones, modificaciones, metas, objetivos, procedimientos etc., se desarrollaran en un órgano plenario con la participación de todos los interesados, llamado Comité de Calidad.

Dicho Comité de Calidad, estará integrado por cada uno de los firmantes, que desarrollarán el estatuto de funcionamiento, el cual servirá de base para el diseño del Plan de Calidad del Puerto de Montevideo.

Los firmantes ajustarán oportunamente a la presente Carta de Calidad de servicios.

Capítulo 4 Situación actual respecto a puertos, aeropuerto y sistema ferroviario

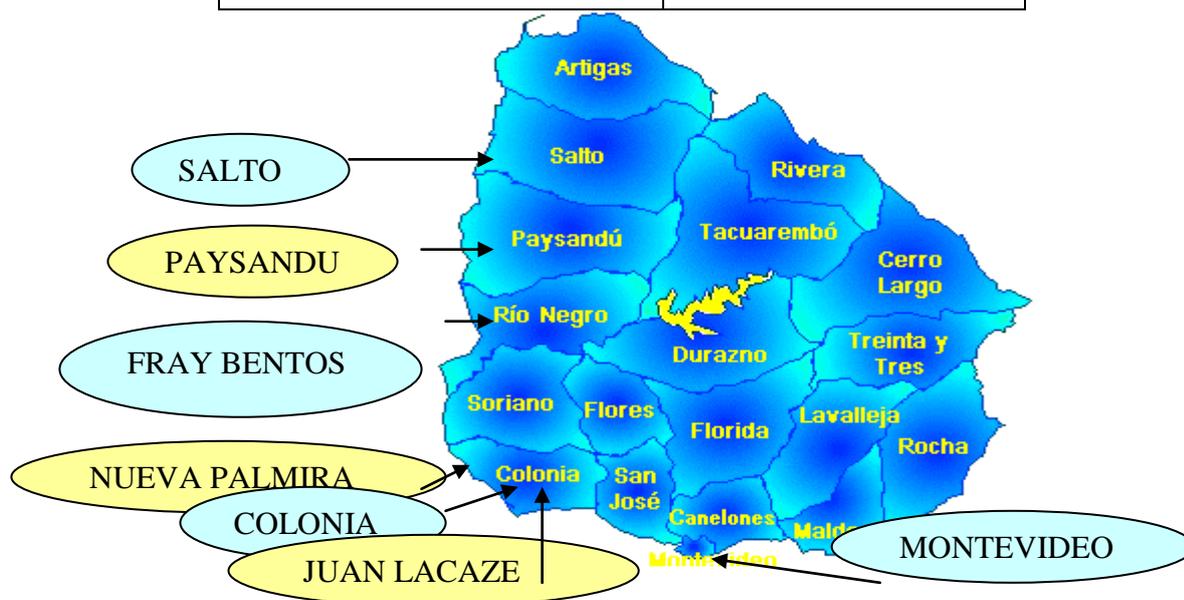
I. Descripción de puertos en Uruguay

Uruguay cuenta con varios puertos, entre ellos los administrados por la ANP que son objeto de un plan de mejoramiento.

Podemos destacar el movimiento creciente que ofrece los puertos de Uruguay, a modo de ejemplo podemos señalar las negociaciones e inversiones en ellos. Alrededor de doscientos sesenta millones de dólares americanos están siendo destinados a los puertos, un 50% a cargo del estado y el restante 50% en manos de privados.

A cargo de la ANP encontramos:

A. Sobre el Río de la Plata	Montevideo Colonia Sauce (J. Lacaze)
B. Sobre el Río Uruguay	Salto Paysandú Fray Bentos Nueva Palmira



Veamos a continuación cada uno de los mencionados puertos:

Puerto de Montevideo



Ubicado en el Río de la Plata, forma parte del departamento de Montevideo, su capital.

Constituye la principal terminal portuaria del país, aquí convergen las principales rutas de acceso a Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay ya que es la entrada de la vía fluvial de los ríos Paraguay y Paraná, también es escala en el eje Buenos Aires – San Pablo.

Este es un puerto natural, el mas profundo del Río de la Plata brinda servicio a una región de aproximadamente doscientos millones de habitantes y tiene la virtud de ocupar un lugar estratégico en el seno del MERCOSUR.

Todos estos elementos han extendido el hinterland del sistema portuario.

Léase por hinterland el área interna situada tras un puerto por donde egresan las mercaderías y a través de la cual se distribuyen los productos que ingresan, ejemplo de esto son las carreteras, vías férreas, puertos.

En respuesta al crecimiento de los intercambios marítimos, un proyecto en curso de realización permitirá la ampliación de los muelles y playa de contenedores así como el dragado de sus dos canales.

En todos los puertos el transporte marítimo suele provocar derrames, accidentes de sustancias químicas, pérdida de contenedores y otros residuos.

En 2013 se apunta a tráfico de contenedores de un millón.

Visión:

Constituir un polo de desarrollo para el Uruguay consagrándose como el puerto preferido de la región, por la calidad de sus servicios.

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 multimodal.

Características:

- Opera las veinticuatro horas, los trescientos sesenta y cinco días del año.
- Cuenta con un acceso ferroviario que se conecta con toda la red férrea nacional.
- Una escollera Oeste con un mil trescientos metros de longitud.
- Una escollera (escollera Sarandí) de novecientos metros de longitud.

- Muelle de Escala de doscientos ochenta y ocho metros de longitud, actualmente forma parte de la concesión Cuenca del Plata con la finalidad de carga y descarga de contenedores.
- Muelle Fluvial de trescientos cincuenta y tres metros de longitud.
- Rinconada Dársena Fluvial con ochenta y siete metros de longitud, tanto el muelle y sus instalaciones (Depósitos A y B) están al servicio exclusivo de las embarcaciones de la Armada.
- Muelle Maciel de trescientos ochenta y dos metros de longitud, aquí se encuentra la Terminal de Pasajeros de los buques que realizan el tramo Montevideo – Bs. As.
- Muelle A, cuenta con una cabecera de cincuenta metros de longitud y en el resto del muelle (atraques uno y dos) trescientos tres metros. Ahí existen depósitos que actualmente están concesionados.
- Muelle Central Dársena uno (Atraques tres, cuatro y cinco) de cuatrocientos noventa y dos metros de longitud, cuenta con un depósito frigorífico y una explanada para el manipuleo de carga contenerizadas y vehículos transportados en buques Ro-Ro.
- Muelle B - sobre Dársena uno (Atraques seis y siete) con doscientos noventa y cuatro y una cabecera de ciento cuarenta y ocho metros de longitud respectivamente. Tanto del lado oeste como este cuenta con una explanada excelente, en él se movilizan graneles sólidos, contenedores y vehículos. A su vez del lado oeste se encuentra el muelle B (Atraques ocho y nueve) que posee una longitud de trescientos veintisiete metros de longitud y los depósitos ahí reinantes fueron demolidos con la finalidad de

obtener una explanada para la movilización de mercaderías contenerizadas, gráneles y vehículos.

- Muelle Central Dársena dos (Atraques diez y once) de trescientos noventa y dos metros de longitud con un depósito frigorífico con capacidad para almacenar mercadería congelada como ser pescado, carne y fruta.
- Muelle Florida con cincuenta y tres metros de longitud.
- Dársena de inflamables para la descarga del petróleo, alcoholes y gases licuados. Es propiedad de ANCAP una dependencia del Estado.
- Muelle Mantaras opera como terminal de buques pesqueros nacionales con seiscientos metros de longitud y una explanada operativa de quince mil metros cuadrados.

Servicios que brinda el puerto:

Uso de puertos:

Los buques deben abonar una tarifa para el uso de estos canales, vías de acceso, aguas del puerto y obras del abrigo.

Uso de Muelle:

Servicio usufructuado por el buque en la utilización de las obras de atraque y la infraestructura portuaria.

Suministro de agua potable:

La misma es de excelente calidad. Se provee desde un tanque sobreelevado, ubicado en el área de atraque.

Servicio de aprovisionamiento brindados por empresas reconocidas nacional e internacionalmente.

Retiro de residuos a cargo de empresas privadas.

Servicio de remolque para ingreso , egreso y operativa dentro de aguas portuarias de buques al puerto.

Suministro de estaciones de transformación y distribución de energía eléctrica.

El servicio que a continuación se describe es el objeto de nuestra investigación monográfica.

Servicios de Logística - Puerto Libre: amparados en la actual normativa la Ley de Servicios Portuarios Nº 16.246 del 4 de mayo de 1992, esta habilita dentro de los límites del exclave aduanero-portuario, la existencia de exclusión aduanera.

La norma expresa que la circulación de mercaderías en Montevideo "será libre" y que "no se exigirán para ello ni autorizaciones ni tramites formales, también manifiesta la prestación de servicios a la mercadería, que puedan, sin modificar su naturaleza, añadir valor agregado, modificar su presentación o instrumentar su libre disposición, en atención a exigencias logísticas y comerciales. Añade que "durante su permanencia en el recinto aduanero portuario, las mercaderías estarán exentas de todos tributos y recargos aplicables a la importación o en ocasión de la misma.

Con la colaboración de operadores portuarios logísticos se lleva a cabo el desempeño de las siguientes actividades involucradas:

- Carga / descarga .
- Estiba / desestiba.

- Movilización de bulto.
- Transporte.
- Traslado.
- Reembarque.
- Tránsito.
- Removido.
- Depósito / Almacenamiento.
- Disposición.
- Abastecimiento de buques.
- Fraccionamiento.
- Remarcado.
- Consolidado / Desconsolidado.
- Clasificado.
- Manipuleo.
- Reenvasado / Agrupado / Desagrupado.
- Servicios financieros.

En el análisis del marco legal se definen cada uno de estos conceptos.

Actualmente es un puerto que no solo “sirve” al país sino a la región. Pretende posicionarse como puerto hub ya que su mercado de importación y exportación es pequeño y tendría dificultades a la hora de sostener grandes inversiones en este puerto. De mas esta decir que su ubicación estratégica se desea explotarla al máximo.

Hay 2 conceptos de puertos ya que operan de forma distinta:

- puertos hub.
- puertos de importación y exportación.

Un **puerto hub** es aquel donde se realizan trasbordos o sea la mercadería es descargada desde un barco y posteriormente cargada en otro barco, ejemplo de esto puede tratarse de carga que provenga de la región a Montevideo y posteriormente ser cargada en un barco oceánico para su destino final.

Otro ejemplo puede darse con un buque que provenga del sur de África con destino Norteamérica, debe hacer la descarga en Montevideo para luego cargar en un buque que tenga ruta a Norteamérica para así llegar a su destino final. La operativa puede asimilarse a los trasbordos que realizan los pasajeros cuando tienen que hacer escalas para llegar a su destino.

En el ámbito mundial encontramos como principales puertos hub a:

<u>Volumen de TEUS</u>		
<u>Puertos hub</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>
Singapur	24.792.400	27.935.500
Shanghai	21.710.000	26.150.000
Róterdam	9.653.232	10.790.604
Algercias	3.255.000	3.414.000

Movimientos anuales.

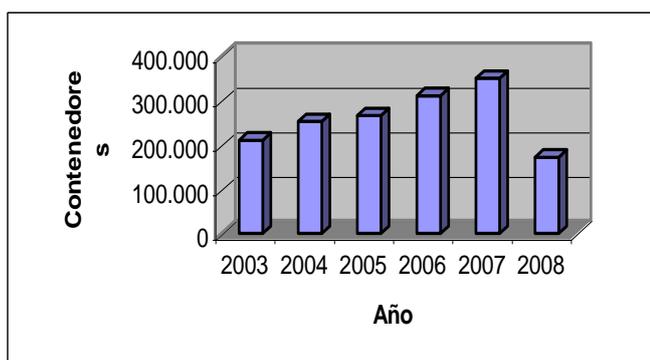
Características de deben cumplir para ser puerto hub:

- Calado mayor a trece con cinco metros.
- Ubicación en el cruce de varias rutas oceánicas.
- Facilidad para intercambiar contenedores desde un buque hacia otro.
- Una productividad de 110 movimientos por hora y por buque.

Un **puerto de importación y exportación** es aquel que sirve básicamente al comercio exterior del país donde esta inserto. Dado que cuentan con un mercado cautivo, su crecimiento depende del crecimiento de la economía de su país y del desarrollo del hinterland.

Para tener una idea de la cuantía de los contenedores movidos por este puerto (incluye tránsito) analicemos estas cifras, tengamos en cuenta que 2008 comprende el período enero/2008 a mayo/2008.

Año	Contenedores movidos anualmente
2003	210.348
2004	252.460
2005	265.696
2006	310.406
2007	349.980
2008	172.032



Fuente: Futuro puerto de Montevideo TCP.
Comprende período Enero/2008-Mayo/2008.

Un documento elaborado por la Oficina de Asuntos Económicos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe estudio la operativa

de 30 puertos de la región, de ahí se desprende que el puerto de Montevideo se ubica en la cuarta mejor productividad de América Latina.

Puerto de Colonia



Ubicado en el departamento de Colonia, sobre el Río de la Plata a ciento setenta y siete kilómetros de Montevideo.

Es considerado por el movimiento e instalaciones el segundo puerto en importancia después del de Montevideo.

Es quien tiene mayor movimiento en traslado de pasajeros y tráfico de ferry. Aproximadamente un millón de personas ingresan al año por este puente.

Características:

- Cuenta con una zona franca, elemento que lo hace ventajoso.
- Tres muelles en forma de U contruidos en cemento y protegidos por el lado Sur por una escollera, especializados para sus operaciones mas frecuentes (transporte de pasajeros y tráfico de ferry).

- El muelle de ultramar tiene una longitud de ciento cuarenta y seis metros. El de cabotaje tiene ciento quince metros y el de unión doscientos metros de longitud.
- La vía férrea corre a lo largo del muelle de ultramar.
- Siete depósitos de distintas dimensiones desde el “A” de doscientos treinta y nueve metros cuadrados hasta el “G” de tres mil trescientos cincuenta metros cuadrados.
- La capacidad total en depósitos es de ocho mil trescientos setenta y ocho metros cuadrados y mil setecientos sesenta y seis metros cuadrados de rambla.
- Un local de trescientos metros cuadrados sobre el muelle de unión donde están las oficinas de ANP .
- Un edificio sobre el muelle de ultramar con salón de pasajeros.
- Cuatro grúas eléctricas con capacidad de levantamiento de tres mil kilos ubicada en el muelle de ultramar.
- Dos rampas para camiones y vehículos pesados.
- Una rampa para automóviles con un motor de doce HP ubicada en el muelle de Ultramar.
- Una balanza automática.
- Un guinche con capacidad de levantamiento de siete mil kilos.

- Un pequeño puerto llamado puerto viejo de embarcaciones deportivas.
- Dos grúas eléctricas con capacidad de levantamiento de cinco mil kilos ubicada en el muelle de ultramar.
- Varios locales arrendados a terceros por la ANP para brindar servicios varios.
- Rampas eléctricas para embarque y desembarque de vehículos.

Aquí operan diversas compañías trasbordadoras que no solo se manejan con pasajeros sino que también transportan camiones que conducen la mercadería de exportación a la vecina orilla.

Puerto Juan Lacaze



Se encuentra en el departamento de Colonia sobre el Río de la Plata, próximo a la zona agropecuaria e industrial. A modo de ejemplo encontramos a FANAPEL como empresa industrial de papel.

La distancia por carretera a Montevideo son ciento cuarenta y cuatro kilómetros.

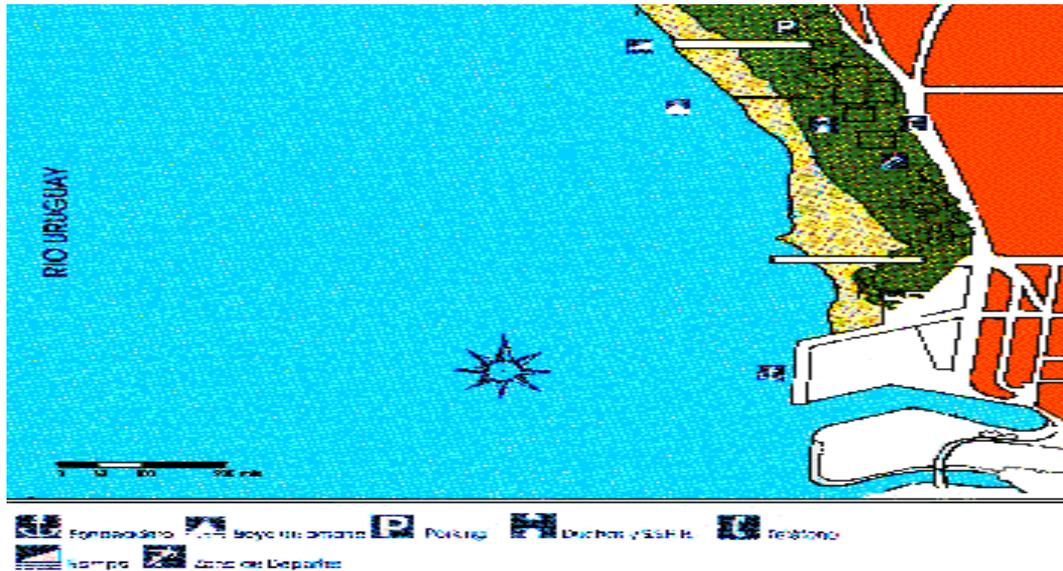
Características:

- Posee un muelle de noventa y ocho metros de longitud y once de ancho en dos secciones, una profundidad entre tres con cinco y cuatro con cinco metros.
- Dado que posee instalaciones deportivas y servicio brindado por club Náutico bajo la supervisión de la Dirección Nacional de Hidrografía, recibe gran cantidad de veleros deportivos.
- Rampa para embarque y desembarque de vehículos.
- Comparte con el puerto de Colonia un hinterland.
- Atiende al negocio vinculado con el MERCOSUR prestando servicio a ferry, los que transportan mercaderías estibadas en vehículos de carga.
- Una grúa eléctrica marca "Fee-Gee" Kn 1521 con capacidad de levantamiento de dos mil kilos.
- Una balanza Duchesne - Lyon para 20.000 kilos.
- 3 tomas para subproductos del petróleo en el muelle.
- Recibe usualmente combustible para plantas industriales.

Básicamente la operativa es respecto a:

- servicio a buques graneleros.
- tránsito fluvial de combustibles.
- transporte de pasajeros.

Puerto de Salto



Ubicado en la ciudad de Salto, a 496 kms de Montevideo por carretera.

Características:

- Muelle de hormigón armado, en sentido longitudinal al río, con ciento cuarenta metros de longitud.
- Del lado Sur tiene una dársena para lanchas y embarcaciones pequeñas denominada "Ceibal", con una longitud de cien metros y dos de profundidad.
- Dos grúas eléctricas con capacidad de levantamiento de cinco mil kilos cada una.
- Las vías de ferrocarril que llegan hasta el extremo del muelle se encuentran en buen estado.
- Amparados con la ley de puertos del año 1992, el recinto portuario podrá aplicar disposiciones de zona franca y puerto libre.
- No posee deposito para almacenar mercadería.

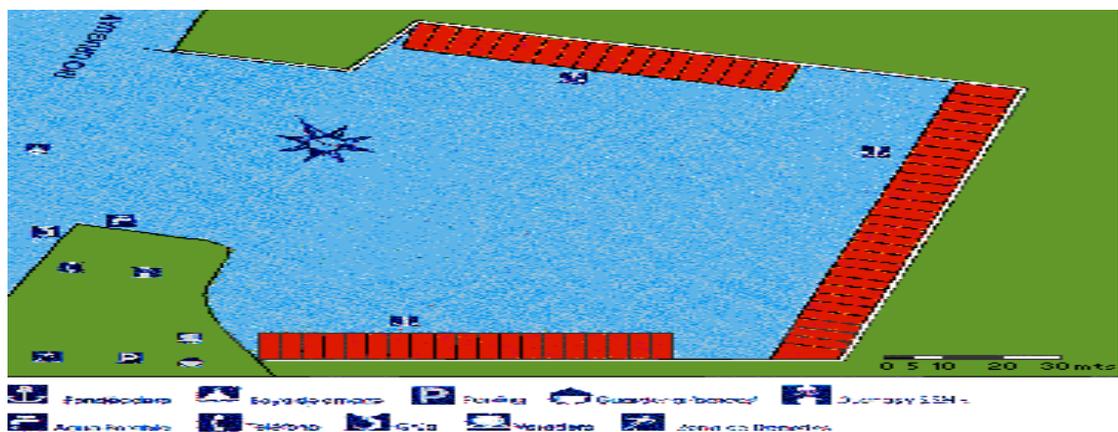
- Existen variaciones imposibles de prever respecto al volumen de agua ocasionado por la represa hidroeléctrica, esta deberá notificar con cuarenta y ocho horas de anticipación. Lo mismo ocurre con el puerto de Paysandú.
- Desarrollar transporte en barcazas a valores competitivos tanto Salto como Paysandú gracias a la profundidad de quince pies.

Respecto al llamado a licitación, aplica lo mismo que Puerto Paysandú mencionado anteriormente.

Productos que pueden utilizar la vía fluvial:

- Cebada cervecera.
- Cemento.
- Cítricos.
- Madera.
- Cereales.
- Oleaginosos.

Puerto de Paysandú



Ubicado en la ciudad de Paysandú, a una distancia de Montevideo de trescientos setenta y nueve kilómetros por carretera.

Fue en agosto del 2006 que las instalaciones portuarias de Paysandú y Salto pasaron a manos de la ANP, en consecuencia surgieron iniciativas urbanas.

Características:

Dos muelles, uno trasatlántico y otro de cabotaje. Son de hormigón armado de cien metros de longitud, con una profundidad de seis con seis metros y trescientos metros de longitud con una profundidad de cuatro metros respectivamente.

Dos depósitos en el muelle de Cabotaje de una longitud de ochenta metros, veinte de ancho y nueve de altura.

Tres grúas eléctricas para tres mil kilos en el muelle de Cabotaje, operativas de a dos por problemas de alimentación energética.

Una balanza automática con una capacidad de sesenta mil kilos.

Un elevador con capacidad de dos mil kilos.

Con propiedad del M.G.A.P, diez silos y cuatro entre silos.

Una cinta transportadora.

Amparados con la ley de puertos del año 1992, el recinto portuario podrá aplicar disposiciones de zona franca y puerto libre.

Recientemente se ha incorporado una playa de contenedores para que mas adelante opere con contenedores refrigerados.

Posee capacidad para operar con:

- Productos agrícolas para embarcar.

- Combustible para la recepción y distribución en la región.
- Azúcar crudo para industrialización local.
- Alcohol carburante proveniente del complejo productivo de Bella Unión.
- Cebada cervecera, cemento, cítricos, cereales, madera, productos lácteos, oleaginosos para exportación.
- Dada la demanda creciente de madera, es de esperar una reactivación económica.

Puerto Fray Bentos



Ubicado en el departamento de Río Negro, sobre la costa del Río Uruguay, a trescientos diez y siete kilómetros de Montevideo por carretera.

Características:

- Posee una profundidad de nueve en el muelle de ultramar y siete metros en el fluvial por tanto la navegación de los buques se ve condicionada por la profundidad de tramos.
- Se puede acceder a la Republica Argentina vía carretera o ferroviaria por el puente “Libertador Gral. San Martín”, se obtiene

así la conexión mas corta Mdeo – Bs. As, se facilitan también los destinos oeste Chileno y Rió Grande del Sur.

- Cuenta con dos muelles de hormigón uno trasatlántico (ultramar) de ciento veinticinco metros y otro de cabotaje (fluvial) de doscientos veinticinco metros, más angosto que el anterior.
- Una cinta transportadora de granos.
- Dos vías férreas en ambos tramos y de los dos lados.
- Esta en vías de construcción una gran explanada para la finalidad del estacionamiento de camiones para carga y posterior traslado.
- En el recinto portuario se encuentran las instalaciones de la Terminal Granelera del Uruguay TGU, con una capacidad estática de veinte mil toneladas.
- Cuenta con casi cuarenta mil metros. cuadrados para depósitos de mercaderías.
- Su proximidad al aeródromo del departamento se halla a catorce kilómetros.

Dado que se encuentra ubicado en el corazón de los suelos de prioridad forestal, básicamente este puerto opera con los siguientes productos:

- Citrus.
- Madera en rolos.
- Cebada .
- Maíz.

Puerto Nueva Palmira



Ubicada en el departamento de Colonia.

Esta administrado por la administración nacional de puertos, la terminal (que el gobierno concedió facilidades terminales a una empresa privada conocida como Terminales Graneleras de Uruguay S.A.) y Puerto privado de Corporación Navíos S.A.

Características:

Posee un muelle de cemento construido desde la costa y se adentra al río con una longitud de doscientos diez y ocho metros con la finalidad de alcanzar mayor profundidad, desde ahí nace otro muelle orientado casi perpendicularmente con una longitud de trescientos veinte metros. Esta construcción se hizo con posterioridad.

Cuenta también con una cinta transportadora de granos, silos para almacenaje de granos con una capacidad de setenta y dos mil toneladas (administrada por T.G.U).

Control ambiental automatizado para el almacenaje de cereales a granel.

Un régimen de zona franca.

En el ámbito geográfico es el kilómetro cero de la hidrovía Paraná-Paraguay lo que permite acceder al corazón de Sudamérica.

Actualmente mantiene una operativa con:

- Cereales.
- Frutas cítricas.
- Graneles sólidos.
- Mercadería en tránsito.
- Maderas y sus derivados.

A su vez pretende potenciar su capacidad operativa en un futuro con dichos productos.

II. Operadores portuarios.

En el ámbito operativo Uruguay cuenta con 2 portales a diferente nivel.

1- Nivel portuario (TCP Y Montecon)

2- Nivel aeroportuario (TCU S.A.)

En ambos casos las empresas citadas en este trabajo operan bajo la ley de Puerto Libre.

Puerto de Montevideo – Terminales de contenedores

Describamos como funciona el Puerto de Montevideo.

Existen únicamente dos terminales de contenedores, una de ellas es especializada (TCP) que se dedican básicamente a carga y descarga de contenedores desde y hacia los buques.

Terminal Cuenca del Plata, a modo de resumen diremos que el 80% del capital accionario es privado y el 20% estatal. En cambio Montecon es netamente privado.

A las operaciones portuarias debe sumarse un amplio espectro de servicios logísticos que complementan e integran la compleja cadena de transporte que día a día vincula el origen y el destino final de las cargas.

A continuación desarrollamos en detalle.

MONTECON

Ellos se ven regulados por la ley de Puertos y no por el decreto 137/2001 que aplica únicamente a TCP.



Servicios que ofrece:

Encontramos como servicios primordiales asociados a dicha empresa, la carga y descarga de buques porta Contenedores y convencionales.

Al igual que la planificación de dichas actividades.

Amparados en la normativa de puerto libre, las siguientes son las operaciones que se llevan a cabo:

- Almacenaje y control de stock de contenedores y mercaderías.
- Consolidación y desconsolidación de contenedores.
- Picking and Parking.
- Etiquetados.
- Traslados.

- Consultoría de logística.
- Control logístico tanto para contenedores como para su carga.
- Planificación de operaciones.
- Servicios de suministro de frío y atención de contenedores refrigerados.
- Servicio de reparación de contenedores.
- Manejo de cargas con requerimientos especiales.

Infraestructura:

- Equipos:
 1. Cinco grúas móviles para la operación de carga y descarga de contenedores.
 2. Dos grúas Liebherr Post – Panamax LHM 500, modelos 2004 y 2005.
 3. Dos grúas Liebherr – LHM 400 modelos 1999 y 2000.
 4. Una grúa Gottwald – HMK 280 E modelo 2000.
 5. Seis Rubber tired gantry.
 6. Diez y seis Reach Stackers para la operación con contenedores cargados y vacíos.
- Muelles

Montecon cuenta con una longitud total de mil doscientos cincuenta y seis metros de muelle para su operativa de carga y descarga de buques porta contenedores.

Veamos detalle:

Muelle 3.4.5.8.9:

Comprende puestos de atraque con una longitud total de ochocientos diez y siete metros.

Muelle 6.7 y cabecera muelle B:

Corresponde a puestos de atraque. Se utiliza para operaciones con buques graneleros, barcazas y buques porta contenedores de manera accesoria. Alcanza una longitud de doscientos noventa y cuatro metros.

Cabecera muelle B:

En total la empresa se maneja con una superficie de noventa mil metros cuadrados y áreas complementarias.

Cuenta además con talleres especializados, ubicados en el ámbito de la terminal, para la reparación y mantenimiento necesario de contenedores, gracias a la asociación que posee con MonRep.

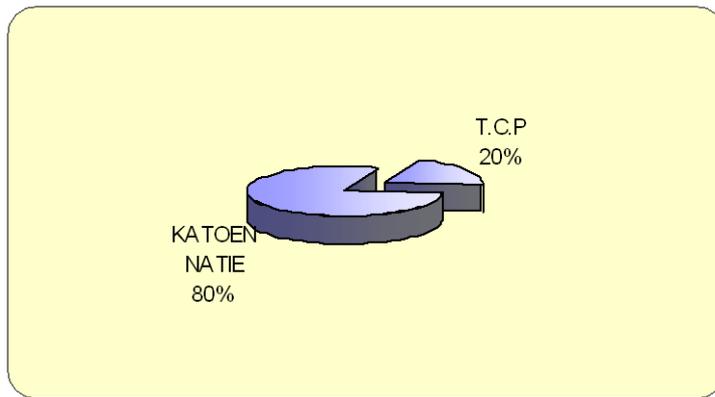
TERMINAL CUENCA DEL PLATA (T.C.P)

Como punto de partida tenemos que el gobierno uruguayo hace un llamado a licitación para la concesión de la terminal de contenedores del puerto de Montevideo.



Entonces en el año 2001 Katoen Natie, grupo empresarial multinacional de origen belga con presencia en veintidós países, instalada en Uruguay desde 1996, obtiene la mencionada concesión, accediendo desde entonces a la gestión y administración de la terminal de contenedores del puerto de Montevideo. Posee como decreto reglamentario al 137/2001.

Asociada con la Administración Nacional de Puertos, con una participación del 80% y 20% del capital accionario respectivamente es que nace Terminal Cuenca del Plata.



Es desde aquí que nace Katoen Natie Terminal Cuenca del Plata, de ahora en adelante T.C.P.

La operativa de T.C.P es llevada a cabo por Katoen Natie, brindado respaldo y tecnología de avanzada para alcanzar niveles óptimos respecto a costos y tiempos.

En lo que respecta a las decisiones a pesar de ser el accionista minoritario, puede autorizar o vetar los aumentos de capital social de la empresa.

Compromiso de la empresa:

Mediante la realización de sus obras, dotar al puerto de Montevideo de un nuevo muelle de escala con una profundidad de quince metros, generando la oportunidad estratégica de competir con los principales puertos de la región en la recepción y descarga de buques de gran calado.

Misión:

Transformar a Katoen Natie TCP en el principal soporte logístico del transporte marítimo de la región, integrando la Terminal en el circuito de distribución internacional a través del enlace con Katoen Natie.

Infraestructura:

- Playa de contenedores diez y siete con dos hectáreas.
- Muelle con doscientos ochenta y ocho metros y diez con cinco metros de profundidad.
- Cuatro grúas Pórtico y un móvil y cuatro grúas Pórtico mas para el 2009.
- Quince straddle carriers (manejados por computadoras).
- Cuatro empty stackers.
- Seis reach stackers.
- Doce auto elevadores.
- Mil seiscientos cincuenta conexiones con contenedores Reefers (para contenedores que necesitan frío).

Inversiones.

Desde el comienzo de la concesión la empresa ha implementado un programa de inversiones hasta el año 2014 que alcanzará los dólares americanos un millón quinientos mil.

Actividades y servicios:

- Carga y descarga de buques, tren, camiones.
- Conexión y monitoreo de contenedores refrigerados.
- Depósito para contenedores llenos y vacíos.

- Reparación y limpieza de contenedores, incluso aquellos que tienen mercadería peligrosa (IMO).
- Conexiones con el sistema ferroviario dentro de la terminal.
- Lavadero IMO.
- Consolidación y desconsolidación de contenedores.
- **Logística y almacenaje.**
- Servicios logísticas:
 - Consolidación y desconsolidación.
 - Etiquetado.
 - Fraccionamiento.
 - Procesos semi industriales.

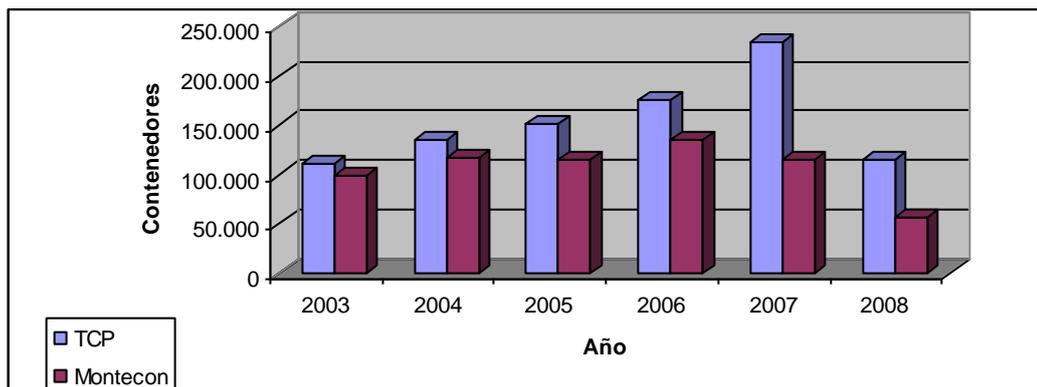


T.C.P Y MONTECON

Dado que actualmente el puerto de Montevideo cuenta con dos terminales portuarias veamos algunos datos para hacernos una idea de la porción de mercado que poseen.

<u>Contenedores movidos anualmente</u>		
Año	T.C.P	Montecon
2003	111.562	98.786
2004	134.877	117.583
2005	151.551	114.145
2006	176.035	134.371
2007	234.666	115.314
2008	115.295	56.737

Nota: 2008 contempla periodo enero a mayo.



Fuente: Futuro puerto de Montevideo. TCP

Operadores logísticos portuarios

Dentro del recinto portuario encontramos operadores logísticas portuarios:

- 1- Depósitos Montevideo.
- 2- Lobraus.
- 3- Planir.
- 4- Rilcomar.
- 5- Supramar.
- 6- Tamer.
- 7- Tsakos.
- 8- Rhor shipping and logistics.
- 9- VMC logística Vimalcor S.A.
- 10- Grupo Ras.

11- A.T.M Auto Terminal Montevideo S.A.



1 - Depósitos Montevideo.

Es una empresa nacional, constituida desde el 25 de octubre de 1994.

Misión:

Brindar un servicio agregado a las cargas que transitan por el Puerto de Montevideo, desde una ubicación estratégica dentro del recinto aduanero portuario.

Visión:

Ser centro de distribución regional para empresas cuyas mercaderías transitan por la región, ofreciendo un servicio eficiente, seguro y de última generación.

Servicios a los contenedores:

- Desconsolidados LCL y FCL, incluidos IMO, Flat Rack, Open Top.
- Consolidados LCL y FCL, incluido relleno con vehículo.
- Trasiegos container / container y camión / container.
- Acopio de mercadería y posterior consolidado para exportación.
- Depósito de contenedores llenos y vacíos.
- Playa de contenedores IMO.
- Suministro de frío.

- Servicio de surveyor.
- Inspección de contenedores con precintos defectuosos u observados a la descarga del buque.
- Apertura e inspección de contenedores, previo a su ingreso a plaza.
- Awkward cargo.

Servicios a la mercadería:

- Control de ingreso.
- Almacenaje en depósito abierto o cerrado.
- Depósito para especialidades farmacéuticas (Farmaport), único en el Puerto de Montevideo habilitado por el Ministerio de Salud Pública.
- Almacenaje con control de temperatura y humedad.
- Gestión de stock.
- Consulta de stocks on line.
- Preparación de pedidos incluido el paletizado.
- Certificación pre-embarque.
- Almacenaje de vehículos y maquinaria. Incluido.

Infraestructura, equipamiento y recursos humanos:

- Tres mil ochocientos metros cuadrados de depósito cerrado.
- Once mil metros cuadrados de área abierta.
- Ciento cincuenta metros cúbicos para especialidades farmacéuticas.
- Contenedores reefer para almacenaje de mercaderías que requieren frío.
- Enchufes reefer.
- Zona especial habilitada para almacenaje de mercaderías peligrosas.
- Habilitación como playa para contenedores IMO.
- Grúa Stacker capacidad cuarenta y nueve toneladas.
- Elevadores capacidad dos con cinco toneladas.
- Elementos especiales de izaje para descarga de grandes bultos.
- Personal altamente capacitado con trayectoria en la empresa.
- Personal de vigilancia las veinticuatro horas del día.
- Todas las operaciones se realizan dentro de nuestras instalaciones.

2. Lobraus



Desde 1989 ha sido participante de la logística, sistema de información, en pocas palabras ha intervenido en la cadena de abastecimiento.

Misión:

Ofrecer a nuestros clientes un servicio “ONE-STOP-SHOP” convirtiendo a Montevideo en un Centro de Distribución para todo el MERCOSUR.

Visión:

Algunos empresarios se unieron con un sueño en común, hacer de Montevideo, Uruguay un “GATEWAY” para toda América del Sur.

La idea es crear una alianza con la participación de las principales compañías de logística y el apoyo de las autoridades gubernamentales de Uruguay y del MERCOSUR.

Servicios que brinda:

- Consolidado y desconsolidado de contenedores, incluidos los contenedores IMO.
- Fraccionamiento y agrupamiento de stocks de diferentes orígenes.
- Clasificación de la mercadería por clase o tipo.
- Reembalaje y etiquetado.
- Chequeo físico de la mercadería.

- Reembarque de la mercadería.
- Contratación y gerenciamiento de servicios, tales como fletes, despachantes, certificadoras, seguros, abogados, etc.
- Un sistema único para realizar operaciones de logística internacionales llamado “End- to-End”.

Con el “End-to-End” Lobraus paga la mercadería al proveedor en nombre del comprador, retira la misma de la puerta del proveedor, la transporta, paga las tasas, aranceles e impuestos correspondientes y entrega la mercadería al cliente dentro de su depósito.

Es importante destacar que según éste concepto, Lobraus no comercializa las mercaderías de los clientes ni se entromete en las negociaciones entre comprador y proveedor.

La función de LOBRAUS según el concepto “End-to- End”, es simplificar al importador toda la logística y la financiación de las operaciones comerciales internacionales.

- Realizar inspecciones físicas de cada embarque.
- Garantizar el plazo de entrega con un precio fijo establecido en dólares.



3. Planir



Especializado en el manejo de atún, calamar y pez espada que arriban en tránsito al Puerto de Montevideo desde zonas de pesca del Sur donde operan flotas de China, España, Rusia y Corea.

Misión:

Prestar a nuestros clientes, ya sean armadores, importadores, exportadores, productores, traders e industriales, los servicios requeridos para la carga / descarga y servicios logísticos en general con el más alto compromiso de profesionalización y de especialización, asegurando que los mismos reúnan el máximo nivel de calidad y eficiencia.

Visión:

Una empresa líder en la prestación de servicios logísticos enmarcada en la ley de Puertos y con una acentuada acción de calidad en procesos de mejora continua.

Servicios que presta:

Trasbordó de buque a buque.

Descarga desde y hacia cámaras de frío para su posterior clasificación.

Contenedorización antes de cargarlo para su destino final.

Almacenaje de contenedores cargados y vacíos

Suministro de energía eléctrica para contenedores refrigerados.

4. Rilcomar



Funciona en el puerto de Montevideo desde 1998, cuenta actualmente con una superficie de diez mil trescientos cincuenta metros cuadrados techados, distribuido en tres plantas iguales con luz natural.

Misión:

Entregar una respuesta integral a la creciente necesidad de las empresas nacionales e internacionales de externalizar sus procesos optimizando el manejo de inventarios y distribución, orientando sus esfuerzos y adaptando su infraestructura a los crecimientos futuros.

Visión:

Satisfacer a sus Clientes, insertándose en su Cadena de Abastecimiento, trabajando de acuerdo con su dinámica con un estilo flexible, moderno y abierto, a través de una atención profesional y personalizada.

Servicios que presta:

- Desconsolidación y consolidación de contenedores y/o camión.
- Control cuali y cuantitativo de mercaderías.
- Almacenaje de mercadería con ubicación especial para cada cliente.
- Traslado y reembarque.
- Empaque, clasificación, fraccionamiento, picking y etiquetado.
- Preparación de pedidos.
- Procesos administrativos entre ellos, emisión de facturas, gestión de stock.

- Estadísticas e informes de gestión.
- Control de inventarios.



5. Supramar



Ubicada actualmente en puerto libre, ofreciendo desde 1994 servicios de almacenamiento, distribución de mercaderías a nivel regional y consultoría de servicios logísticas.

Desde la reglamentación de la ley de puertos, ha incorporado el depósito veinte del puerto de Montevideo para desempeñar desde ahí una operativa más moderna y eficiente de almacenamiento.

Servicios que brinda:

- Depósito.
- Distribución.
- Logística, agregando valor por medio de :
 - Etiquetado.
 - Embalaje.
 - Mezcla de productos.
 - Picking selectivo.
 - Fraccionamiento.

6. Tamer



Misión:

Proveer soluciones logísticas a la medida de cada Cliente, con rapidez, seguridad y calidad de servicio.

Visión:

Ser Líderes en Soluciones Logísticas y de Transporte Internacional.

Servicios que presta:

- Servicios logísticos y multimodales.
- Carga aérea, marítima y/o terrestre.
- FCL – LCL.
- Transporte.
- Manipuleo.
- Carga y descarga de contenedores.
- Vaciado(en 24 horas de arribado al depósito).
- Control de stock con seguimiento informático, picking y packing según órdenes de embarque.
- Almacenaje (ubicación determinada para cada cliente).
- Servicios casa a casa.

- Tramitaciones aduaneras y portuarias.
- Control cualitativo y cuantitativo de la mercadería.
- Agrupamiento y desagrupamiento de mercaderías.
- Consolidados – Desconsolidados de contenedores y camiones (C.F.S.).
- Trasbordo y reembarco.
- Empaque, clasificación, fraccionamiento, picking y etiquetado.
- Entrega de mercaderías sobre camión en depósitos.
- Depósitos abiertos y cerrados para almacenamiento de mercaderías.
- Libre circulación de mercaderías.
- Renvalsado.
- Remarcado.
- Clasificaciones.
- Selección y mezcla.
- Libre asignación o cambio de destino de embarques o fraccionamientos.
- Recinto aduanero para fiscalización y verificación.

- Asistencia logística para clientes del exterior, realizando todas las coordinaciones de operaciones vinculadas al tránsito regional, incluyendo negociación de cartas de crédito, emisión de documentos de embarque etc.
- Contratación de fletes nacionales e internacionales por cualquier modo de transporte.
- Emisión de certificados de depósito y Warrants. Seguimiento de embarques para clientes de exterior, trámite de transferencias, pago de viradas etc. Por cuenta y orden del cliente.
- Asesoramiento integral en comercio internacional y logística.



7. Tsakos

A título informativo mencionamos que funciona como un astillero de reparaciones navales, posee un depósito fiscal de su propiedad en el predio de la bahía de Montevideo.

A efectos de nuestro estudio, entendemos no merece mayor detalle dado que su operativa funciona en reparación de buques únicamente.

Misión:

Vender servicios competitivos cumpliendo con los requisitos de los clientes en las siguientes áreas:

- Reparaciones navales en el ámbito internacional (en dique y a flote).
- Montaje, fabricación y reparación industriales.

- Obras de infraestructura marítimas, portuarias y civiles.



8. RHOR SHIPPING AND LOGISTICS

Es una empresa integrada por varias empresas:

Agencia marítima Ernesto J. Rohr S.A., es una empresa de agencia marítima en Uruguay, que brinda administración, logística y documentación, para las operaciones con las empresas que se vinculan con la organización.

Cargomar S.A., brinda servicio de carga y descarga de contenedores y mercaderías.

Double Star es un proveedor e integrador de soluciones logísticas en el MERCOSUR, ofreciendo distintos servicios en el campo del transporte aéreo, marítimo, terrestre y ferroviario, en el almacenaje, manipulación y distribución física de mercaderías. Ofrece también actividades de valor agregado tales como armado de promociones, etiquetado, paletizado, termocontraíbles.

CTSA, creada para desarrollar actividades de comercio exterior para las empresas importadoras y exportadoras.

Al día de hoy funciona en el Centro Nacional de Distribución Intra portuario, en el Puerto Libre de Montevideo.

Misión:

Como facilitadores del comercio nuestra Misión es ofrecer servicios integrales en el manejo de mercaderías, optimizando los beneficios de

nuestros clientes agregando valor, basados en la responsabilidad y experiencia de nuestra gente.

Visión:

Ser reconocidos como facilitador global de Comercio y Servicios Logísticos brindando apoyo a empresas de distintos sectores de la industria, la distribución y los servicios.

Hacerlo cada día mejor es el objetivo que hemos de procurar cumplir año tras año.

Infraestructura.

Cuarenta y cuatro mil metros cuadrados de depósito cerrado, en el Aeropuerto Internacional de Carrasco.

Diez mil metros cuadrados de almacenamiento en depósitos a quince minutos del puerto y aeropuerto.

Treinta y un mil metros cuadrados de depósito y almacenamiento en Argentina y Brasil gracias a Double Star.

Soluciones logísticas:

- Carga marítima, aérea, terrestre y en ferrocarril.

- Estiba y desestiba de la carga.

- Almacenamiento en el puerto de Montevideo, en las Zonas Francas y en el Centro de Distribución Nacional.

- Transporte y distribución.

- Consultoría técnica.

- Despacho Aduanero: realización de la documentación requerida (factura comercial, lista de empaque, factura de flete en idioma español.
- Equipamiento: elevadores, camiones, plataformas, grúas, zorras, etc.
- Consolidado y desconsolidado. Control cualitativo y cuantitativo de las mercaderías.
- Traslado y reembarco.
- Packaging.
- Fraccionamiento.
- Picking.
- Etiquetado.
- Preparación de pedidos.
- Emisión de facturas.
- Seguridad a los depósitos (alarmas y detectores de humo) y a la mercadería (etiqueta, código de barras y precinto).



9. VMC Logística Valmacor S.A.

La meta es convertirse en la tarjeta de presentación de sus clientes, suministrando servicios logísticas de calidad respondiendo a sus necesidades.

Servicios que brinda:

- Asesoramiento y soluciones logísticas.
- Coordinación multimodal.
- Distribución regional.
- Ingeniería financiera a su medida.
- Soporte informático moderno con acceso on-line permanente.
- Consolidación – desconsolidación.
- Entregas “just in time”.
- Armado de pedidos “picking”.
- Empacado de pedidos (packing).
- Fraccionamiento.
- Etiquetado.



10. Grupo Ras

Fundada en 1991, dedicada a la administración de Sistemas logísticas de distribución nacional e internacional.

Maneja todos los eslabones del comercio exterior a través de empresas especializadas.

Posee conocimiento del mercado, estructura moderna, tecnología de avanzada.

Servicios logísticos que brinda:

Concentración de embarques, o sea coordina operaciones de transporte, aduana y demás servicios para simplificar la cadena logística.

Seguimiento logística de cargas ya sea mediante Internet o atención personalizada. Obteniéndose información general sobre la carga (numero de contenedor, piezas, kilogramos y metros cúbicos involucrados), fecha de partida, fecha de arribo, fecha de habilitación en deposito fiscal para comenzar los procedimientos aduaneros.

Arribo a destino, este es comunicado a importadores, exportadores y agentes logísticas en origen especificando el momento de la liberación aduanera o su traslado a depósito.

Actividades en depósito: antes de ser almacenadas o recibir valor agregado el cliente cuenta con información sobre el estado de la carga.

Actividades de control de stock, situación de mercadería 24 horas al día, descripción detallada de la mercadería, los clientes pueden consultar directamente la disponibilidad de sus mercaderías.

Reembarco de cargas de aquellas mercaderías que salen del deposito a cualquier punto fuera o dentro de la región son manejadas y controladas. Se obtiene información sobre seguimiento logística de la carga, fecha de cruce de frontera, detalle de entrega en destino.

Otros servicios.

- Despacho aduanero.
- Transporte internacional multimodal.
- Transporte terrestre nacional e internacional.
- Almacenamiento en el puerto libre de Montevideo.
- Distribución nacional de mercadería.
- Depósito aduanero particular.
- Distribución regional e internacional.
- Show room.
- Consultas de comercio exterior.



11. Auto Terminal Mdeo S.A.



Operador dedicado únicamente a la atención de vehículos y todo tipo de carga rodante y la distribuye en el ámbito nacional e internacional.

“Aeropuerto Libre”



Fuente: www.tcu.com.uy

Se encuentra ubicada en el Aeropuerto de Carrasco sobre la Ruta 101 metros antes de llegar a la bifurcación que da nacimiento a la Ínter balnearia.

En este presente año de acuerdo al decreto 409-008 habilita a la terminal de cargas a operar bajo el régimen de puerto libre ya que hasta ahora solo se aplicaba para la operativa portuaria.

Con esto se pretende generar otro centro logístico regional ahora desde el aeropuerto, con el objetivo de importar mercaderías de alto valor sin necesidad de pagar impuestos para posteriormente agregarles valor

dentro del recinto aeroportuario tales como reenvasado, etiquetado, fraccionamiento para luego reexportarla.

Aplica aquí las mismas características que se verifican en el puerto libre al punto que tampoco se pueden realizar tareas de industrialización o todo aquello que le cambie la naturaleza al bien.

TCU S.A. llega al al aeropuerto Internacional de Carrasco el 6 de febrero de 2003, se firmo un contrato entre el Estado uruguayo y la empresa Puerta del Sur S.A. denominado “Régimen de Gestión Integral” con el objetivo de explotar el Aeropuerto Internacional de Carrasco “Gral. Cesáreo L. Berisso”. De ahí a Puerta del Sur S.A. le compete:

- Explotación comercial.
- Administración.
- Construcción.
- Operación.
- Mantenimiento del Aeropuerto.

También esta facultada para dar concesiones. Es aquí que el 1 de marzo de 2004 toma posesión la empresa Terminal de Cargas Uruguay S.A. para la explotación de actividades comerciales y uso de inmuebles recibidos.

Objetivo de TCU S.A.

- Posicionar al Aeropuerto Internacional de Carrasco como un Centro de Distribución Regional de mercaderías.

- TCU S.A. oficiará como facilitador para el comercio exterior de empresas uruguayas y de todas aquellas que realicen operaciones en la región.

Al contar desde este año con el régimen de Puerto Libre para este aeropuerto aporta a la oferta de servicios y mayor eficiencia a la cadena de abastecimiento de las empresas.

TCU S.A. oficiará como facilitador para el comercio exterior de empresas uruguayas y de todas aquellas que realicen operaciones en la región.

Servicios que brinda a las empresas:

Respecto a: I .Compañías aéreas

- Manejo de la carga de importación, admisión temporaria y tránsito.
- Manejo de la carga de exportación.
- Manejo de elementos de carga.

II . Despachantes de aduana.

- Información telefónica de horarios de chequeos, consulta de ingresos de carga a depósito y estado, condición y situación en que se encuentra la carga.
- Sistema de pago con débito automático.

Consultas en la página web de tarifas de los servicios de T.C.A S.A en función del peso, duración de la estadía en depósito, servicios complementarios brindados por la empresa. Por ahora es un sitio que se encuentra en construcción.

III. Couriers

- Información de la desconsolidaciones de carga y sus resultados.
- Trasmisión en tiempo real al sistema Lucía (DNA) de los stock de las cargas retenidas.
- Conexión telefónica y red para cada uno de los boxes.

IV. Agentes de carga.

- Solicitud de modificaciones de estados de cargas (previa autorización de la DNA).
- Solicitud de reembalajes (por ejemplo: a causa de anomalías registradas en el transporte aéreo), reetiquetado.

V. Importadores-Exportadores.

En el contexto de la puesta en marcha del nuevo Aeropuerto Libre, TCU SA esta en condiciones de ofrecer servicios de valor agregado a la carga.

Aeropuerto Libre

Como ya fue mencionado en el capítulo de marco legal, en el año 2002 la Ley N° 17.555 en su artículo N° 23 decretó la aplicación del régimen de Puerto Libre establecido en los artículos 2 y 3 de la ley N°16.246 (ley de Puertos) al Aeropuerto Internacional de Carrasco.

Posteriormente el Decreto N° 376/02 reglamentario de la ley 17.555 indica en forma explícita que los servicios se prestarán en régimen de Puerto Libre. En este contexto nace el “AEROPUERTO LIBRE”, que se define como el exclave aduanero aeroportuario en donde se podrán prestar

diversos servicios de valor agregado a la mercadería, permitiendo así posicionar al Aeropuerto Internacional de Carrasco como un verdadero centro de distribución para la región.

Desde este año contamos con el decreto 409-008 que habilita a operar a dicho aeropuerto bajo en régimen de puerto libre.

Servicios de Aeropuerto Libre:

Aquí aplica lo mismo que para el puerto de Montevideo, o sea las operaciones recaen sobre la mercadería, se le puede añadir valor, disponer libremente del destino de la misma, modificar su presentación pero en ningún caso modificar su naturaleza, no esta prevista industrialización de la misma como si ocurre en un régimen de zona franca.

Recordemos que las actividades relacionadas con los servicios que se prestan a la mercadería son: carga, descarga, estiba, desestiba, movilización de bultos, transporte, trasbordo, reembarque, tránsito, removido, depósito, almacenamiento, disposición, abastecimiento de buques, reparaciones navales, reenvasado, agrupado, desagrupado, consolidado, desconsolidado, clasificado, remarcado, manipuleo, fraccionamiento, transporte, trasbordo, reembarque, tránsito, removido, depósito, almacenamiento, disposición. Cada una de estas actividades ha sido definida dentro del capítulo marco legal.

Ventajas de operar bajo este régimen:

Encontramos bien marcado los beneficios que obtienen las empresas que optan por este régimen y por otro lado los beneficios que reciben las mercaderías por tal concepto.

En el caso de personas jurídicas del exterior no tienen gravadas las rentas producto de las mercaderías o sea no deben tributar el impuesto a

renta de actividades económicas y por otro lado tampoco se ven alcanzadas por el impuesto al patrimonio sobre las mercaderías en depósito de aeropuerto libre.

Respecto a las mercaderías destacamos que tanto el ingreso o egreso de la mercadería al recinto aeroportuario esta libre de todo impuesto de importación, exportación o tributo interno, es mas toda circulación dentro de dicho lugar esta libre de tributos.

También los servicios prestados ahí dentro están exonerados de IVA.

El hecho que la mercadería haya permanecido o transitado por el aeropuerto libre no le hace perder su origen y puede ingresar al MERCOSUR con los beneficios arancelarios cosa que no ocurre en zona franca que una vez que la mercadería sale de dicha zona e ingresa a los países del MERCOSUR debe pagar el arancel externo común ya que se podría decirse que la mercadería “pierde su origen”.

Transporte ferroviario



A continuación veremos un mapa de tendido de rieles en Uruguay.

- Combustible (nafta, gas oil, fuel oil).
- Productos forestales (rollizos, raleo, madera aserrada, otros productos terminados).
- Contenedores desde y hacia el puerto de Montevideo, ya sean de veinte o cuarenta pies.

Conexión con redes de Argentina, Brasil y Paraguay

Con **Argentina** a través del “Puente Internacional de Salto Grande” que une Salto y Concordia. Dicha conexión permite el transporte internacional ferroviario con Argentina, Chile y Paraguay (Encarnación).

Con **Brasil** las redes se conectan en el Paso de Frontera Rivera-Libramiento. Allí existen recursos materiales y humanos para el trasbordo de gráneles, carga en general y contenedores.

A través de la conexión Salto-Concordia se transporta maíz y fertilizantes a / desde Encarnación del **Paraguay**.

A pesar de ello, Uruguay cuenta con un ancho de vía que no es compatible con los existentes en Brasil por lo que impide la continuidad del tren a territorio de los países vecinos.

De cara a la mejora de este sistema, esta en la mesa un proyecto en el Puerto seco de Rivera desde ahí se prevé instalar una línea férrea homogénea con la de Brasil y permitir de esta manera el transporte fluido de mercadería a dicho territorio sin interrupción en la continuidad de la travesía. Esta previsto este proyecto para dentro de aproximadamente dos años.

Capítulo 5: Situación actual de los puertos de la región

Puertos de Argentina y Brasil

Si nuestra mirada apunta a la los países vecinos, encontramos que tanto Argentina como Brasil cuentan con sus respectivos puertos. En particular en Brasil los puertos de Río Grande, Santos e Itajai y Argentina con el puerto de Buenos Aires representan una amenaza para Uruguay.

Brasil con sus puertos



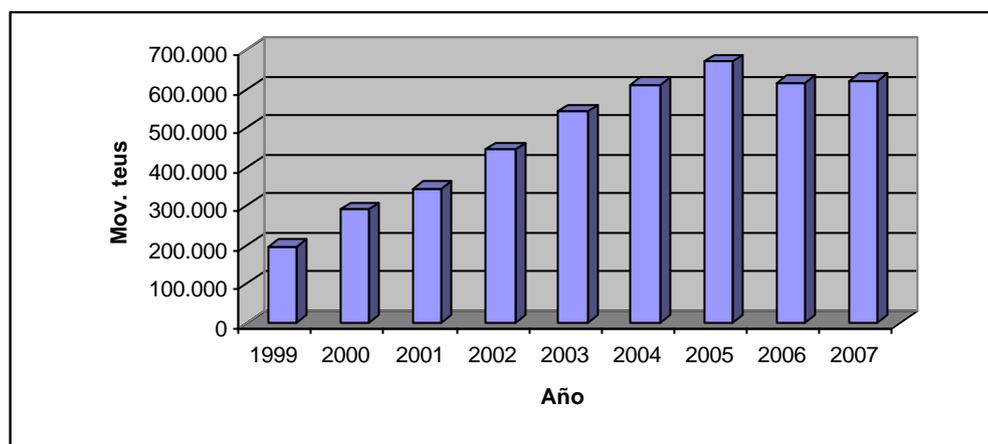
Río Grande

Tecon - Infraestructura:

Area total	735.000 m ²
Area pavimentada	235.000 m ²
Capacidad estatica	20.000 teus
Tomadas para containers refrigerados	1.050
Depositos para cargas especiales - área total	17.000 m ²
Predio administartivo	
Muelle	600 mts
Calado	12.5 mts
Deposito techado para almacenaje	17.000 m ²
Acceso interno ferroviario	
Grúa impsa Post-Panamax	2
Grúa Gottwald HMK 280E 100t	2
Grúa Gottwald HMK E300 100t	1
Tractores de playa	38

Tecon - Desempeño:

Año	Mov. de containers (teus) anuales
1999	196.530
2000	291.340
2001	343.610
2002	444.144
2003	542.639
2004	612.058
2005	670.319
2006	614.732
2007	622.406



Fuente: Tecon.com.br

Actualmente dicho puerto esta experimentado una ampliación tanto en muelle como en infraestructura.

Santos

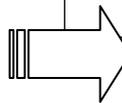
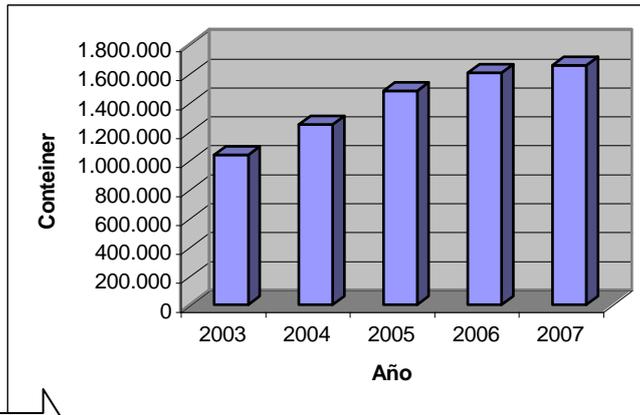
Es el principal puerto de Brasil, contribuye con el 55% del PIB, Influye sobre las provincias de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Paraná y países del MERCOSUR. Sirve un área que concentra casi el 45% del mercado de consumidores brasileiros.



Con la única intención de demostrar sus dimensiones diremos que cuenta con 54 puestos de atraque, un muelle de 13.000 metros.

Resumen estadístico de movimiento de contenedores (en unidades).

Año	Movimiento de contenedor
2003	1.037.371
2004	1.247.130
2005	1.478.428
2006	1.603.868
2007	1.654.713



fuente: www.portodesantos.com/index

A título informativo podemos agregar que de la entrevista realizada a Grupo Ras se desprende que este puerto demora aproximadamente 10 días a la hora de despachar un contenedor.



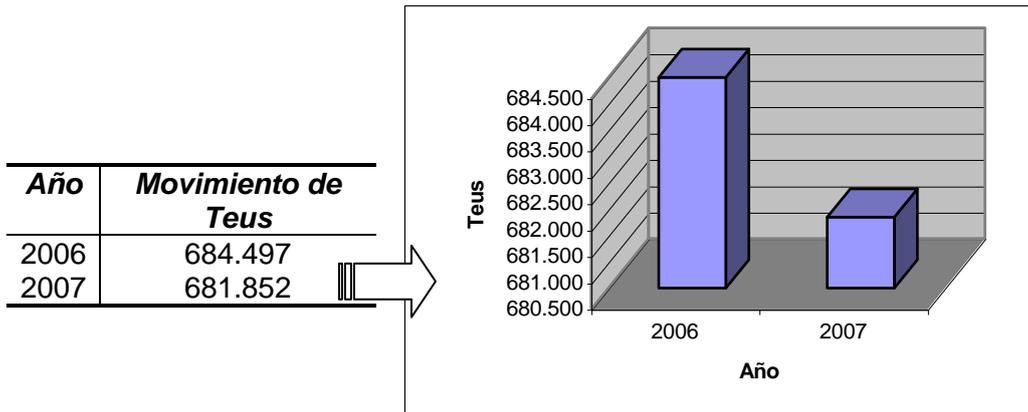
Itajai

Ubicado en el litoral norte de Santa Catalina.

La terminal de contenedores es Teconvi y dispone:

- Tres grúas móviles de 100 toneladas.
- Tres mil tomas para contenedores refrigerados (aproximadamente).
- Diez y seis reach stackers.
- Cincuenta mil metros cuadrados de playa de contenedores .
- Calado de diez metros y medio.

Desempeño anual del puerto Itajai:



Fuente: Futuro puerto de Mdeo. Katoen Natie TCP



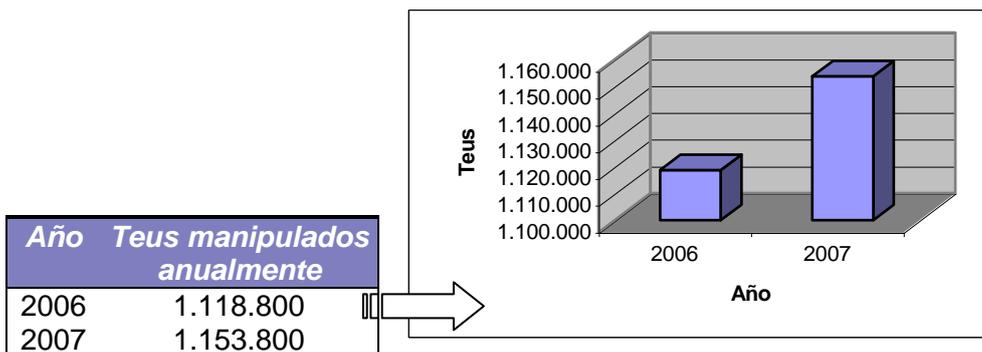
Buenos Aires

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

En su conjunto el puerto cuenta con la siguiente infraestructura:

Superficie total	92 hectáreas
Muelle	5.600 mts
Puestos de atraque	23
Grúas Pórtico	13
Grúas móviles	5

Operativa respecto a teus en el puerto de Buenos Aires.



Si bien la terminal Eslogan no opera en Buenos Aires es bueno saber que existe, que cuenta un con infraestructura al punto que en el año 2007 movilizó 547.782 teus, un 23.1% más que el año 2006.

El estudio ya mencionado por la Oficina de Asuntos Económicos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, categoriza a este puerto como el más ineficiente de la región.

Según entrevista realizada al Ing. Fernando Puntigliano por Webpicking, en la Expo Octubre 2006, destacaba que habían muchos problemas de infraestructura en dicho puerto para acceder al mismo, aunque se trataba de ser muy ejecutivos al respecto.

Este año en febrero, en una nota realizada por Marcelo Bustamente, Puntigliano nuevamente, destaca que los exportadores optan por menores costos, mayor capacidad y bajas tarifas entre otros puntos, provocando que Uruguay capte contenedores que van para Argentina.

Destaca también, que se opta por el Puerto de Montevideo por políticas de dragado aplicadas y procesos menos burocráticos.

Además de tener estos puntos como preferencia se destacan los costos, que no es un punto menor, ya que las tarifas de uso en el Puerto de Buenos Aires superan altamente a los de Montevideo en muchos casos alcanzan un 300%, esto lleva que de la mitad de carga que ingresa a nuestro Puerto, aproximadamente la mitad tiene como destino Argentina.

Esto provoca que esa carga llegue a Argentina por vía terrestre, previamente estando en el Puerto de Montevideo.

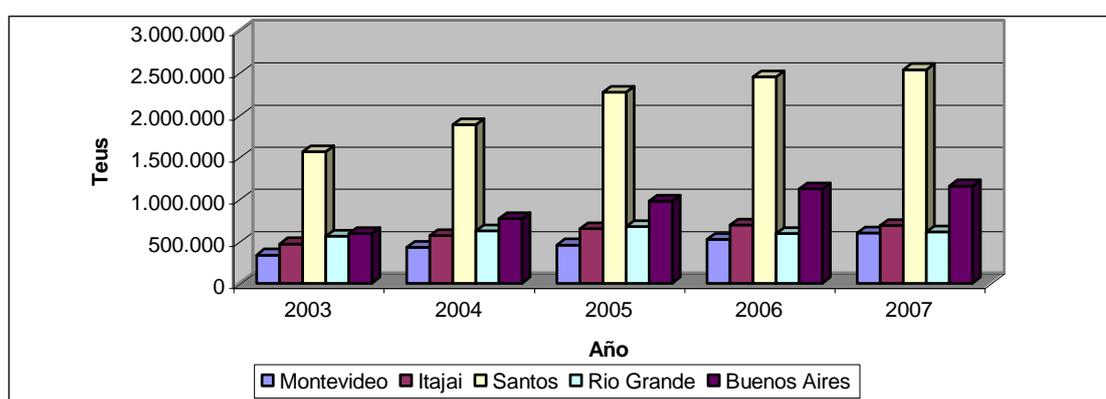
Según explicó a La República el subgerente general de la ANP, Alejandro Antonelli, “el puerto de Buenos Aires enfrenta una serie de problemas, además de los mencionados anteriormente, se agregan instalaciones

insuficientes y una gran congestión tanto en el área del puerto como en la red vial para salir de la Terminal”.

* Análisis comparativo.

Ahora que contamos con la información del puerto de Montevideo y los puertos de la región a los cuales vemos como potenciales competidores, comparemos las cifras de los teus movidos anualmente.

Año	Montevideo	Itajai	Santos	Riό Grande	Buenos Aires
2003	333.871	466.751	1.560.201	559.207	590.700
2004	424.791	564.012	1.882.639	619.380	768.000
2005	454.531	647.796	2.267.921	670.549	973.500
2006	519.218	688.344	2.445.951	591.496	1.118.800
2007	596.487	681.852	2.532.900	608.912	1.153.800



Fuente: Futuro Puerto de Montevideo – TCP

El Puerto de Montevideo esta en constante competencia con estos puertos, si bien esta comenzando a ser un puerto rápido y nuestros volúmenes crecen cada vez mas, es necesario seguir invirtiendo y utilizar la imaginación porque en la medida que los competidores realicen pequeñas mejoras en su operativa, esto puede provocar en el Puerto de Montevideo un gran impacto negativo. A modo de ejemplo tenemos que Argentina comenzó a evaluar la posibilidad de instrumentar un régimen de puerto libre en el puerto de Buenos Aires pero aun no lo ha hecho por la complejidad que esto atañe. Si en un futuro lo instalara, esto perjudicaría a Uruguay.

La óptica cambia radicalmente si prestamos atención al enfoque que tiene Renato Ferreira director de Lobraus ante la pregunta que le hacen para la revista Prolog 2008 sobre que acciones se debe seguir para consolidar a la industria logística uruguaya en la región: “En este sentido tengo una mirada mas global. Por ejemplo nos parece importante unificar los puertos de la región. Creo que cada puerto tiene su identidad, pero en vez de mirarnos como competidores, tendríamos que unirnos. Hay ejemplos en la región y en Europa donde los puertos de Hamburgo y Amberes trabajan juntos. Podríamos hacer lo mismo con el puerto de Montevideo, Buenos Aires y los de Río Grande del Sur. Con voluntad este proyecto puede ser una realidad”.

La experiencia de Chile y Panamá respecto a la industria logística.

Lo narrado a continuación es la expuesto por Chile y Panamá en el foro realizado por la industria logística (PROLOG) el 2 y 3 de octubre de 2008.

Chile, un modelo logístico a seguir.



Es un país con una población de quince millones de personas, limita con Perú, Bolivia y Argentina. No cuentan con un régimen de puerto libre.

Chile, fue representado por el Director Nacional de Aduana, el señor Sergio Mújica Montes y el General Manager de la Terminal Internacional San Antonio el señor Alberto Bohórquez.

I- Aduana Chilena

Manifiesta Mújica Montes, “la aduana desea ser un actor y no observador de la cadena logística”.

Explica que la aduana en Chile tiene dos roles: facilitador y fiscalización.

Facilitador

A - Simplificar procesos y normas aduaneras

Esto apunta a revisar la manera de cómo hacen las cosas y posteriormente efectuar mejoras en las mismas.

Es sabido que el 84% del comercio internacional es vía marítima. A modo de ejemplo los tiempos de espera a puerto de ingreso eran de 1 hora y actualmente son de 3 minutos en la Terminal Internacional de San Antonio. Del mismo modo en el puerto de San Vicente los tiempos de espera pasaron de 45 minutos a 15 minutos.

Otra simplificación fue crear tribunales tributarios y aduaneros. De hecho se creó un tribunal por cada capital regional.

B- Alianzas estratégicas

Existencia de 3 actores:

- Sector privado.
- Sector público (con 17 organismos públicos).

- Alianzas con otras aduanas.

El objetivo que estos tienen en común es sacar adelante el país.

Buscan trabajo en conjunto con diferentes gremios del comercio exterior. Manejan un sistema donde hacen una publicación anticipada de los borradores de la normativa en la web. Esta se efectúa todos los lunes con la intención de informar y difundir.

Cuentan con la existencia a nivel público de un portal **CONFEX** con el objetivo de ser una ventana facilitadora para las importaciones y exportaciones respecto de los tramites que deben realizar referente con el comercio exterior para cumplir con la normativa vigente. Para que este sistema se desarrolle con éxito es necesario la entrega a los usuarios de toda la información y apoyo disponible sobre la base de un esquema.

En lo referente a las alianzas con otras aduanas mencionan a Perú, Bolivia y Argentina.

Manejan la figura de operador económico autorizado. Así se pretende certificar a un actor, usuario como confiable y compartir así la responsabilidad con el Estado. Es una discriminación con un privado que cumple correctamente con todo. De hecho entre EE.UU. y Nueva Zelanda ya existe esta figura.

C- Incorporar tecnología

Fiscalización

a- Gestión de riesgo. Apunta a revisar el 8.5% de las importaciones y el 8.8% de las declaraciones de salida. Es bueno analizar del porcentaje que se revisar, cuanto es correcto?

b- Tecnología no invasiva. Cuenta con un camión de rayos X para revisar contenedores de forma eficiente y rápida.

II- STI S.A San Antonio Terminal Internacional S.A.



Opera desde el año 2000, es una de las terminales concesionadas. En principio tres puertos fueron concesionados en Chile. San Antonio cuenta con una profundidad máxima de 15 metros tan solo en un sector, posee 31 hectáreas y 769 metros de muelle.

Es la que mueve la mayor cantidad de carga del país pero no es el puerto más importante de Chile sino que es el puerto de Valparaíso. Con este compiten tanto en tarifas como en servicios. Ambos mueven contenedores y carga en general.

Debió pagar al Estado por la concesión:

Concepto	Millones de U\$S
Concesión propiamente dicha	136.704
Renta mensual	65.067
Obras civiles	53.366
Equipos	30.535
Sistemas y capacitación	5.007
Total:	290.679

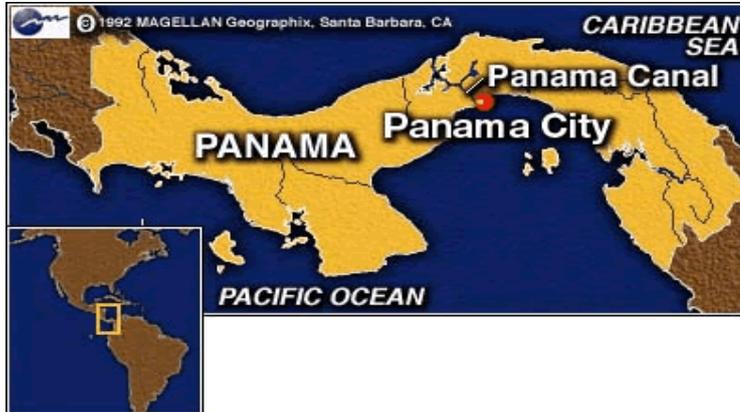
Fuente: STI S.A San Antonio Terminal Internacional S.A

Respecto a las tarifas de Valparaíso, San Antonio considera que son mas bajas ya que el valor de la concesión fue por un costo menor.

Actualmente el despacho de un contenedor no excede los 30 minutos y apuestan a pagar en caso que el tiempo sea mayor a la media hora.

Entienden que la colaboración público – privado es esencial para una mejor gestión de la cadena logística.

Panamá, un modelo de hub regional



Panamá está ubicado en América Central, cuenta con una superficie de 75.517 kilómetros cuadrados, 2.988.3 kilómetros de extensión costera, 1.700.6 kilómetros de océano Pacífico y 1.287.7 kilómetros de mar Caribe. Su población es de tres punto tres millones de habitantes, con un crecimiento del orden del 1.8% promedio anual. Posee una economía dolarizada.

De acuerdo a las palabras del experto logístico panameño señor Eduardo Lugo, la historia ha marcado a Panamá como un país de tránsito y trasbordo, ahora busca ir por más.

Uno de sus grandes “activos” es el canal de Panamá que opera desde 1914. Es quien da mejores ingresos al país. El 54% de dichos ingresos provienen por tránsito de contenedores. Seis de cada diez buques transitan por el canal cuando pasan por Panamá.

Su economía se basa en el sector de servicios, la logística representa el 25% de las cuentas nacionales demostrando así que es muy importante y crece a una tasa del 15.8% en el primer semestre 2008.

En 1993 el estado da en concesión terminales portuarias, actualmente operan en Puerto de Balboa y Puerto de Cristóbal.

Los principales operadores portuarios logísticos con presencia física son: Fedex, UPS, DHL, Panalpina, Schenker logistics.

Las terminales portuarias son: Puerto de Balboa, Cristóbal Colon Container Terminal, Puerto de contenedor de Manzanillo.

Desde el punto de vista aéreo se encuentra a Copa como la empresa líder.

Respecto al ferrocarril, fue dado en concesión, ocupa un nicho de mercado de carga y abastece a la región.

Si bien no cuentas con una ley de puertos, en cambio poseen una zona franca llamada Zona Libre de Colon que tiene acceso a puertos, aeropuertos y ferrocarril.

Capítulo 6 Fuerzas competitivas de Porter

Análisis de las cinco fuerzas competitivas de Porter:

En este capítulo consideramos los aportes de Michel Porter desarrollados en 1979 sobre las cinco fuerzas competitivas que operan en un sector de la actividad económica.

Ello nos permitirá contar con un encuadre teórico para aplicarlo al caso de estudio.

Cuando se habla de las cinco fuerzas competitivas, se hace referencia a que:

Es una herramienta que apunta a la estrategia de una unidad de negocios de la empresa.

Busca describir que factores determinan la rentabilidad de una empresa a largo plazo, en definitiva es las que marcan el éxito o fracaso de un sector o de una empresa.

Existen 5 fuerzas competitivas:



1 . Amenaza de entrada de nuevos competidores:

Apunta a que tan fácil o difícil es entrar al sector nuevos competidores que pretendan competir a pesar de las barreras de entrada existentes. Evidentemente mercados difíciles de franquear son aquellos que inicialmente se requiere inversiones muy grandes en recursos humanos, financieros, logísticos, operativos. Como puede ser el caso de operadores de terminales portuarias y grandes compañías en logísticas. Las barreras altas impiden el ingreso de nuevos competidores.

Las barreras de entrada que se pueden identificar son:

Economía de escala, refieren a grandes disminuciones de costo por producto o servicios. Esto implica para las entrantes dos opciones: Ingresar con economía pequeña con la consiguiente desventaja en costos o ingresar al mercado con una economía de escala similar lo que significara mayor inversión

Diferenciación de productos, que puede provocar que las empresas entrantes tengan importantes dificultades para imponer su producto o servicio. La idea central es que el servicio / producto que existe en el mercado es reconocido por sus clientes, por lo que los entrantes tendrán que hacer un importante desembolso inicial para intentar lograr un prestigio suficiente, lo que generalmente toma un largo periodo de tiempo, e implica un riesgo significativo.

Los requisitos de capital, ya que éste se necesita tanto para capital de trabajo, invertir en activos de largo plazo (activos fijos), como gastos iniciales de investigación y desarrollo. Aún en el caso de que se tenga disponibilidad de acceder con facilidad al capital inicial, su uso representa un riesgo para las empresas entrantes y una ventaja para las ya consolidadas.

Los costos cambiantes, Tales costos pueden incluir los gastos aplicados a la formación de los recursos humanos, a la adquisición de nueva maquinaria, mejoras en infraestructura o a la utilización de nuevas maquinarias o asistencia técnica. Estos cambios suelen ser frecuentes en sectores dinámicos y complejos como es el sector de la logística, en consecuencia pueden empañar las expectativas de potenciales empresas entrantes, que deberían enfrentarse a continuas modificaciones internas de su estructura de costo.

El acceso a los canales de distribución de los productos, que cuanto más limitados sean o más controlados estén por las empresas establecidas, más difícil será entrar al sector para las nuevas. Esto puede llegar a obligar a éstas a crear sus propias redes de comercialización.

La posesión de una ventaja de costo, que puede ser contar con una tecnología de avanzada, tener acceso preferencial a maquinarias y equipos, estar en ubicación geográfica favorable, poder acceder a subsidios gubernamentales o regímenes tales como el Puerto Libre y tener una curva de experiencia o aprendizaje favorable frente a otras empresas.

La política gubernamental, se orienta a regular la actividad que implica favorecer las inversiones.

En determinados casos, como es en la explotación del puerto, el gobierno se ajusta al procedimiento amparado en la ley de concesiones, desarrollado en el capítulo III-Marco Legal, para que esta actividad se desarrolle en óptimas condiciones.

En particular el sector logística operativo en el puerto de Montevideo está saturado, esto se deriva por la falta de espacio físico para la instalación de más empresas del sector según fuentes del Grupo Ras (operador logística en el recinto portuario).

En el sector portuario esta fuerza tiene singular importancia, tal como se veía en la aplicación al caso que desarrollamos mas adelante, concluyendo así que este punto no aplica al caso concreto.

2 . Rivalidad entre competidores existentes

Debemos conocer muy bien con quien estamos compitiendo. Será más difícil competir en un sector donde los competidores están bien posicionados, además donde los costos fijos sean alto pues constantemente se enfrentaran a campañas publicitarias, guerras de precios, disponibilidad de espacio físico y oferta de nuevos servicios.

El autor se ocupa de ver la competencia interna, entre los actores existentes, cual es la relación con ellos, si hay alguno dominante o es un sector homogéneo en su tamaño y fuera, también analiza la existencia de competidores directos, las barreras de salida para abandonar el sector, y cual es la estimación del crecimiento de la competencia, así como el crecimiento del mercado.

Podemos concluir que este punto carece de gran importancia en el sector logística.

3 . Poder de negociación de los proveedores

El poder de negociación de los proveedores, esta estrechamente relacionado con la “dependencia” que tenga la empresa con ellos, por lo tanto este punto es muy importante en nuestro trabajo, podemos destacar a las navieras como uno de los principales proveedores ya que su actividad son los imput para el sector objeto de estudio, del mismo modo el Estado a través de las concesiones, es el que proporciona los pilares para el desarrollo de la actividad, tales como espacio físico, infraestructura, marco legal, incentivos, etc.

Por tal motivo en este punto se deberá analizar cual es la importancia de nuestros proveedores en nuestro negocio, si existen partes críticas del producto que dependan de los proveedores, que poder de negociación tenemos con ellos, que capacidad de cambiar rápidamente de proveedor y en que costos se incurriría en tal caso. Además analizar en que condiciones se puede negociar los precios o el tamaño del pedido.

Esto se agrava en la medida en que los proveedores claves para nosotros, no tengan sustitutos o son pocos y de alto costo.

4 . Poder de negociación de compradores

Este numeral hace referencia a estudiar cuanto dependen nuestros clientes de nosotros y viceversa.

En este numeral Porter, estudia cual es la posición de los compradores, como variara esta en los casos que puedan demandar mayores cantidades al unirse, obteniendo en consecuencia menores precios, cual será la situación si existe compradores dominantes y muchos oferentes del producto o servicio, si la mayor rentabilidad de los compradores esta dada por la mayor exigencia hacia los proveedores, analizando además si el cambio de proveedor conlleva costos bajos o inexistentes.

Estudia además desde el punto de vista de interno de la empresa la cartera de clientes con la cuenta, y como se comporta esta y a consecuencia la empresa ante cambios.

Cuanto más organizados estén los compradores, más exigentes estarán a la hora de reducción de precios, de mayor calidad y servicios y por consiguiente el sector tendrá una disminución en los márgenes de utilidad.

Con respecto a las empresas de Servicio Logística este punto carece de aplicación por que existe la posibilidad de integración hacia delante,

queremos decir con esto que en esta actividad al ser el proveedor uno de los actores principales en la cadena de abastecimiento, dado que proporciona no solo la recepción de mercaderías en el puertos sino que además le agrega valor y posteriormente la distribuye en la región según requerimientos de los clientes, jugando así una suerte de intermediario entre el cliente y consumidor final.

5. Amenaza de ingreso de productos sustitutos

Este punto pretende ver cuan fácil se puede sustituir un servicio o producto. Un sector no es atractivo si existen productos o servicios sustitutos reales o potenciales. Más desventajosa se presenta la situación cuando los sustitutos están más avanzados tecnológicamente o pueden entrar a precios más bajos reduciendo los márgenes de utilidad de la empresa.

Analizando en este caso que nuevos productos están en el mercado, si el sustituto es mejor que el actual, si es fácil cambiar al nuevo y cuales son los costos.

Dentro del sector de logística, estos últimos años, luego de la implementación del régimen de puerto libre, en los puertos y aeropuertos del Uruguay, se ha incrementado la variedad de servicios ofrecidos bajo este régimen, ya que las empresas han ampliado su abanico de prestaciones y capacidades de servicios a sus clientes, ya sea en mejora en los procesos, agilidad, incorporación de tecnología de avanzada, haciendo más fácil la decisión del cliente a la hora de optar por un proveedor bajo este régimen.

A continuación desarrollaremos este capítulo en los puntos que aplican a nuestro caso de estudio:



Existen a nivel macro en este sector, tres actores: proveedores, empresas de logística y cliente.

En la primera de ella encontramos como proveedor muy especial al Estado, quien es el que posibilita a través de las concesiones, marco legal e infraestructura los pilares para el eficiente desarrollo de esta actividad.

Destacamos también a las Empresas Navieras, que sin ellas tampoco sería posible trabajar bajo este régimen de Puerto Libre.

Otros actores a señalar dentro de los proveedores son las empresas de carga y descarga a saber TCP SA y Montecon, que se encargan básicamente de la carga, descarga y almacenamiento de los contenedores.

En un segundo escenario, encontramos las empresas de Logística, en Puerto y Aeropuerto, operando bajo el Régimen de Puerto Libre.

Brindando los servicios ya desarrollados en el Capítulo IV de este trabajo.

Por último y no menos importante, en el tercer estadio encontramos a empresas importadores, exportadoras de mercadería en tránsito y trading.

Capítulo 7 Análisis F.O.D.A del sector

Matriz FODA.

Fortaleza: refiere a las capacidades internas, favorables, positivas, actividades que se desarrollan positivamente, condiciones naturales con que cuenta la empresa (para nuestro caso en lugar de empresa nos referimos al país) frente a la competencia. Podemos nombrar aquí la calidad del servicio que se considera de alto nivel frente a la competencia.

Oportunidades: son aquellos factores externos favorables, potencialmente explotables que se deben hallar en el entorno que se mueve la empresa y una vez identificados utilizarlos en provecho propio. Podemos citar aquí la las ineficiencias y altos costos que posee el puerto de Buenos Aires en donde llegan a tarifas un 300% mas que el Puerto de Montevideo, mercado atendido en forma ineficiente.

Debilidades: apunta a los factores internos con los que cuenta la empresa que puntúan en forma desfavorable frente a la competencia. Podemos citar desventajas del orden de escasez de recursos, infraestructura adolescente, inoperancia, exceso de burocracia, rigidez de los procedimientos, falta de capacitación. Después de identificadas las mismas será necesario adecuar la estrategia y eliminar o en su defecto minimizarlas.

Amenazas: apunta a situaciones negativas externas no controlables por la organización pero representan aspectos potencialmente negativos que provienen del entorno. Concretamente podemos citar la probabilidad de que el puerto de Buenos Aires instrumente un régimen de Puerto Libre, acuerdos internacionales, cambios en la legislación.

Tanto la fortalezas como las debilidades son internas y sobre ellas podemos actuar en cambio las restantes son externas y muy difícil de accionar sobre ellas.

Es una herramienta que nos permite analizar el entorno, conocer la situación actual de la empresa, sector (depende con que apertura realicemos el análisis), obtener un diagnostico y en función de ello tomar decisiones acordes a los objetivos.

Veamos un esquema con la intención de hacer esta lectura mas didáctica y entender que tenemos que hacer en cada una de los escenarios.



Fuente: Proceso administrativo matriz FODA.htm

Análisis FODA de la industria logística bajo el Régimen de Puerto Libre

Fortalezas:

- Una de las grandes “bedet” es el régimen de Puerto Libre (podríamos considerarlo un “activo”), sin ello no se hubiera podido alcanzar la competitividad y el nivel de desarrollo de la logística. En el foro Prolog 2008 el señor Renato Ferreira director de Lobraus manifestó “el Puerto Libre es un paraíso”.

- La ubicación estratégica de Uruguay situada en el medio de dos países como Argentina y Brasil que concentran el 60% de la mercadería que se distribuye en el continente.
- El marco legal, desarrollado en la década del 90 en Uruguay, en el Capítulo 3 de este trabajo se hace un estudio detallado al respecto. Este marco a través de leyes le dio al sector de la logística una ventaja comparativa y competitiva, con lo que respecta al estatuto de Puerto Libre, zonas francas, terminales extra portuarias de contenedores y depósitos habilitados en ellas. Además de leyes que fomentan la inversión, como la ley de declaración de interés nacional, promoción y protección de las inversiones nacionales y extranjeras, ofreciendo un amplio abanico teórico de incentivos tributarios.

Comparando dicha reglamentación con las actuales de Argentina y Brasil, se puede decir que Uruguay en esta materia está bien posicionado, pero hay que seguir trabajando ya que estos países están analizando cuáles son sus problemas internos. Para que Uruguay mantenga esta ventaja, tiene que ser cada vez más eficiente ir un paso más adelante que nuestros vecinos.

Tomar el ejemplo de Chile que en esta materia el estado está dando continuidad a las líneas de trabajo en el sector de logística, todas sus actividades están sustentadas por políticas de Estado de largo plazo.

Uruguay si bien el marco legal desarrollado para dicha actividad ha tenido continuidad aún se necesita más desarrollo, pensar en planes de 20 años o más, ya que las inversiones en el sector son muy elevadas.

- El respeto por las reglas para el inversor es bien vista para quien desea operar desde aquí ofreciendo cierta tranquilidad a estos.

- Solidez del sistema institucional del Uruguay, lo que da a las empresas inversoras tranquilidad a la hora de invertir en nuestro país. Los elementos a destacar son el desarrollo a nivel humano, que no existe un nivel de corrupción generalizado, que existe libertad política y económica. El mantenimiento de un marco jurídico y reglas de juego estables son elementos fundamentales para incentivar la inversión.
- La plaza financiera libre y sin restricciones es otra de las fortalezas. Estos servicios financieros constituyen una de las ventajas comparativas en que se sustentan también las actividades logísticas.
- También es visto como una fortaleza, en el caso de actividades de logística desarrolladas en el Régimen de Puerto Libre, (destacamos esto, por que no se da así en el Régimen de Zonas francas), la mercadería no pierde su origen al transitar por el Régimen y al ingresar al MERCOSUR no tiene que pagar arancel extra zona.
- Los actuales y potenciales mecanismos de articulación entre los actores privados y públicos de la comunidad logística, hecho que se manifiesta por ejemplo en los foros de Prolog 2001, 2003, 2006 y recientemente en octubre 2008 con el objetivo de fortalecer la competitividad del sector entre otros.
- El establecimiento de metas y objetivos por parte de los Puertos del Uruguay, especialmente el Puerto de Montevideo, se cumplen en un 99% por ejemplo en el tiempo de atraque desde que esta en la boya y llega al puerto, el plazo es de dos horas y se esta cumpliendo en una hora cuarenta y cinco minutos.

Otra meta cumplida es la estadía del barco en el muelle, este tiempo no puede superar las cuarenta y ocho horas, se ha cumplido en el 99.3%.

- Cuenta con seguridad en las carreteras nacionales en comparación con las carreteras de Brasil y Argentina que poseen riesgo de hurtos y copamientos.
- Mientras la mercadería permanece en Puerto Libre no se debe realizar trámites complejos en la Aduana, tan solo debe estar informada y obtener un expediente de tránsito. Esto no ocurre en Zona Franca.

Oportunidades:

- Programa de modernización de la Aduana Uruguaya instrumentando entre otros casos la disminución de la burocracia desarrollada en el capítulo del marco legal.
- Desarrollar carreteras y vías férreas para facilitar el transporte multimodal.
- Implementar cursos técnicos específicos para capacitar a los futuros actores de la industria logística.
- Dadas las ineficiencias de los puertos de los países vecinos, Uruguay ha visto una oportunidad para anticiparse a desarrollar el sector logística y al respecto existen varios proyectos en la mesa y otros ya materializados como es el caso de la terminal especializada de contenedores, ampliación de los muelles.
- El desarrollo del hinterland con la puesta en marcha de los puertos secos tan demandados por la comunidad logística.

- En la medida que el MERCOSUR funcione como tal, la dinámica será mas fluida y operativa.
- Puesta a punto en infraestructura en los puertos del país fortaleciendo terminales y buscando nuevos nichos de mercado.
- Lograr que el mundo vea a Uruguay como un gran centro de distribución logística dotado de la especialización de adecuados depósitos y posterior distribución de la mercadería.
- La construcción del Puerto La Paloma que apuntaría a los buques de mayor calado por las condiciones de profundidad con las que cuenta el puerto. A título informativo diremos que la tendencia mundial es a que las líneas navieras construyan buques con capacidad de hasta 18.000 contenedores con un calado de 21 metros, pudiendo así obtener costos sustancialmente más bajos.
- Aproximadamente en dos años en el puerto seco del departamento de Rivera se instalaría una vía férrea que de ahí nacería y tendría por finalidad acceder a territorio Brasileiro, utilizando rieles de tren compatibles con los de ese país.
- Contar con recintos de zonas francas ya que no son competencia para el régimen de Puerto Libre sino un aliado que permite obtener sinergia positiva.

Debilidades:

- Algunos actores perciben una falta de iniciativa para la generación de instancias asociativas, entre operadores privados y públicos, que conlleven a generar una conciencia del peso relativo del sector de actividad en la economía. Manifiestan que no todos los actores

se encuentran alineados en el reconocimiento de la importancia que representa la industria logística.

- Desarrollo insipiente del transporte fluvial.
- Carencia de planes de contingencia reales en caso de una crisis logística.
- Los servicios logísticos no pueden ser declarados de interés Nacional.
- Carencia en lo que respecta a grado de competitividad, confiabilidad y calidad de los servicios a nivel mundial.
- Aparición de buques de mayor calado y que Montevideo no puede atender a esa demanda.
- Ausencia de una misión y visión de la industria logística.
- Inexistencia de servicios informáticos que midan la gestión y se puedan realizar estudios estadísticos.
- Carencia de un sello de calidad en el servicio logístico, del mismo modo que la falta de una Marca País.
- Carencia en infraestructura para soportar tráfico terrestre, fluvial, ferroviario, en todas las publicaciones y foros se hace referencia a ello.
- Actualmente se cuenta con una práctica aduanera muy burocrática lo que conlleva a no poder brindar la dinámica que el sector demanda.

- En el puerto de Montevideo especialmente, subsisten varias actividades que se superponen, que llevan al congestionamiento de las áreas públicas.

Se desarrollan muchas actividades en el mismo espacio: actividad pesquera, vacunación, turismo, con todo lo que ello acarrea, taxis, cruceros y turistas, además las propias del sector de logística.

- Dentro del transporte debemos destacar la precariedad del sistema ferroviario en Uruguay, en el pasado nuestro país tenía una red ferroviaria muy buena, que por falta de inversiones, se deterioró de tal manera que en muchos tramos esta la vía totalmente obsoleto, en otros tramos la velocidad es de cinco kilómetros por hora. En el 2006 funcionaban veintiséis locomotoras de las treinta y ocho existentes. Debemos destacar al respecto la imposibilidad de continuar el traslado a Brasil por tren debido a la incompatibilidad de las vías entre ambos países.

Fuente: “Cluster de Logística Noviembre 2006” Cooperación Unión Europea-Uruguay)

- El incremento en el flujo de mercadería que se ha desarrollado entre el 2002 y el 2007, no ha sido acompañado en este caso por la ANP, ya que para el pesado de mercaderías se tiene dos balanzas y se sigue pesando la totalidad de los contenedores en la balanza que esta en los accesos a Maciel contiguo a TCP. Provocando que los camiones deban ingresar al área pública para cumplir con dicho trámite y luego girar en U para volver a la misma ruta provocando gran congestionamiento. Este es un problema que pudimos constatar en el trabajo de campo realizado en el mismo Puerto, en oportunidad de la visita a TCP.
- Cantidad de trámites, en este punto se destacan dos situaciones, primero la cantidad de trámites obligatorios al realizar una

operación el transportista y ha esto se suma la falta de accesos para los vehículos de carga.

Sobre este punto TCP destaca que para afrontar esta situación construyó el acceso Washington ya culminada, pero que aún no se ha tenido la aprobación final de la Dirección Nacional de Aduanas. Ante esta situación, TCP ha habilitado una oficina para la atención de vehículos que transportan contenedores vacíos, con el fin de apaliar dicha situación.

- Según datos aportados por Grupo Ras y el foro de Prolog 2008, manifiestan que no se promociona a la industria logística a nivel mundial del mismo modo que lo hacen con “Uruguay Natural”. No obstante consultados al respecto en nuestro trabajo de campo, fuentes de la ANP, la señora Graciela Castro declaran que ANP y en este caso la División de Comunicación y Marketing sigue los objetivos que marca la Misión: “Posicionar a Uruguay como nodo logístico entre la región y el mundo en función del desarrollo productivo, sustentable del país”

Para ello, se ha trabajado conjuntamente con la Comunidad Portuaria y en los últimos tres años, la misma conjuntamente con ANP ha estado en eventos internacionales de casi todos los continentes ejemplo: Shangai conjuntamente con HHM de Hamburgo, Valencia, USA y México. También se realizó una gira de marketing en conjunto con la HHM de Hamburgo, en el marco del acuerdo de cooperación que se firmara en el año 2005 con la HPA de Hamburgo, por Chile, Argentina, Paraguay y Bolivia.

También Arnaldo C. Castro establece la necesidad de que la logística sea establecida como un objetivo país, para esto es necesario la unión entre sector público y privado para establecer objetivos a corto, mediano y largo plazo.

- El puerto de Montevideo cuenta únicamente con dos pequeñas cintas transportadoras para la carga de chips lo que provoca que los buques estén hasta una semana ocupando muelle.

Amenaza:

- La república Argentina tiene en mente instrumentar un régimen de puerto libre, aun no lo ha hecho debido a la complejidad de la gestión pero según detalle el Ing. Fernando Puntigliano, director de la ANP entrevistado en nuestro trabajo de campo, ya tiene un avance del 50% los argentinos sobre tal tema.
- Mejora en la gestión de los puertos de los países vecinos, que redunde en una operativa más eficiente y eficaz.
- Una amenaza generalizada en lo que respecta a la actividad de Uruguay es la dependencia que mantenemos con Argentina y Brasil, al punto que todo lo que suceda en esos países repercute en nuestro país.
- La reciente adjudicación de una terminal de contenedores en la Republica Argentina sobre el Río Uruguay.
- No poder lograr una homogeneidad en los regímenes aduaneros existentes en el Uruguay.
- Baja capacidad de acceso al capital.
- Dragado del Canal Martín García y profundización del Paraná y Río de la Plata para traslado directo.
- Código aduanero del MERCOSUR y falta de definición del Puerto Libre de Montevideo en el MERCOSUR.

- Por nuestras dimensiones contamos con bajos volúmenes que nos imposibilita obtener economías de escala.
- Incrementos en costos operativos por necesidad de tecnología mas sofisticada.
- Los conflictos que se mantienen entre Uruguay y Argentina y la no intervención de los países socios.
- Decisiones unilaterales que realizan los socios del MERCOSUR sin tomar en consideración a Uruguay.

Capítulo VIII Cifras sobre diversos escenarios

5.1 Valor agregado por contendor

Según expresiones del Ing. Juan Operti, a cada contendor se le agrega valor por aproximadamente dos mil quinientos dólares americanos, desde luego que esta cifra varía de acuerdo al tipo de actividad y mercadería involucrada. A saber una de las más cotizadas son las operaciones con productos medicinales y más rentable aún cuando desde aquí se le incorpora fraccionamiento, acondicionamiento, distribución a la región, es decir no es un simple trasbordo.

En la entrevista que mantuvimos con la operadora logística Grupo Ras pudimos materializar un caso de estudio, en él analizamos los elementos que hacen a la operativa de la empresa.

Es necesario aclarar que cuando nos referimos a TEUS, hacemos mención a contenedores de veinte pies ya que hay contenedores de cuarenta pies en cuyo caso decimos que corresponde a dos TEUS.

Caso de estudio: ingreso de un teus de veinte pies con salida terrestre

Detalle de conceptos a considerar:

<u>Conceptos</u>	<u>Dólares Americanos</u>
Gastos agencia marítima.	365
Gastos operador portuarios (T.C.P o Montecon)	90
Ingresos a depósito 20´.	250
Tasa de ingreso.	126
Tasa de egreso.	126
Almacenaje por mes y por contendor de 20´.	250
Seguro (0,06% s/cif) por mes y por contenedor	30
Carga de camión.	250
Operativa aduanera en ingreso y desembarco.	350
Tarifa portuaria de ANP.	42
Flete terrestre internacional.	300
Total:	2.179

Supongamos una empresa instalada en Hong Kong que entre uno de sus objetivos es abastecer de cierto producto a nuestra región.

Esta empresa va a preferir mantener un stock en el puerto libre de Montevideo (ya que funciona como una extensión de su propio depósito, entre otras ventajas) para desde ahí proveer a sus clientes de la región en términos de pocas horas y en consecuencia a costos más reducidos dado que el flete lo podrá realizar vía terrestre. Desde luego que le resulta más ventajoso que enviar desde Hong Kong una partida a un cliente en particular de América Latina ya sea vía marítima o aérea con carácter de urgente para tratar de reducir los tiempos de respuesta.

5. 2 Logística portuaria: magnitud del fenómeno

En una entrevista, para el ejemplar de Comercio Exterior de marzo 2008 el Presidente de la ANP Ing. Fernando Puntigliano expresa: para el año 2005 se creció 14% en el movimiento de contenedores cuando se previa un 10%, para el año 2006 se previo lo mismo en cambio se creció un 15%.

Según datos arrojados por el Ministerio de Economía y Finanzas se paso de trescientos mil millones de dólares americanos a quinientos mil millones a dólares americanos en los años 2005 a 2007, esto lo expreso el Dr. Tabaré Vázquez presidente de la República Oriental del Uruguay ante la entrevista que le realizara este año Prolog 2008.

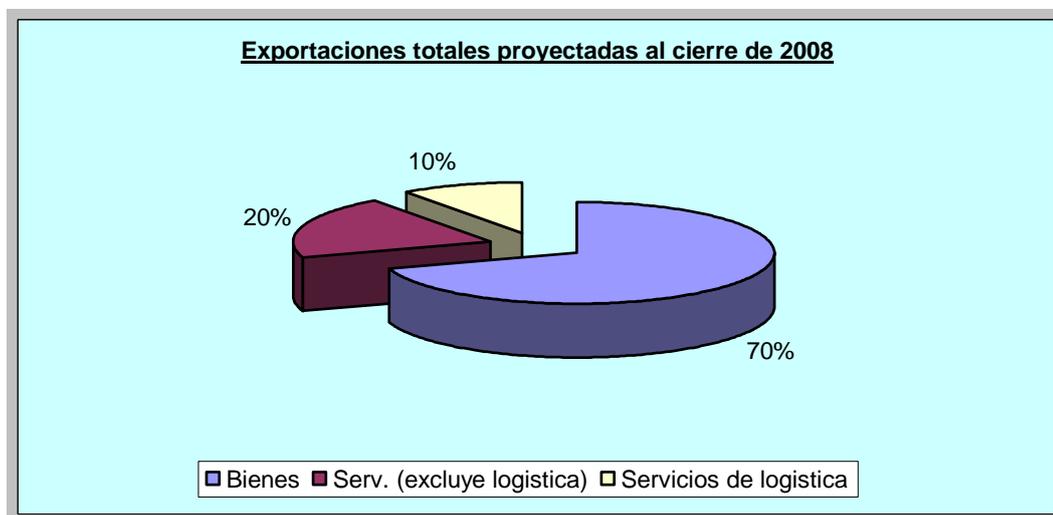
También se desprende de esta revista, la entrevista realizada al Cr. Danilo Astori donde deja en evidencia que si nos retraemos tres años la producción uruguaya creció 23% mientras que el sector logística alcanzó un 39%.

Si nos ubicamos en el primer trimestre de 2008 la economía registró un crecimiento del 10.9% en cambio el sector de logística alcanzó 27.8%. En

esto ha colaborado de manera exponencial el régimen de Puerto Libre para Montevideo.

Veamos cifras aportadas por el Ministerio de Economía Y Finanzas:

Capítulo	Exportaciones totales proyectadas al cierre de 2008 en millones de dólares americanos.
Bienes	7.000
Servicios (excluye logística)	2.000
Servicios de logística	1.000
Total en dólares americanos:	10.000



Fuente: Revista Prolog 2008

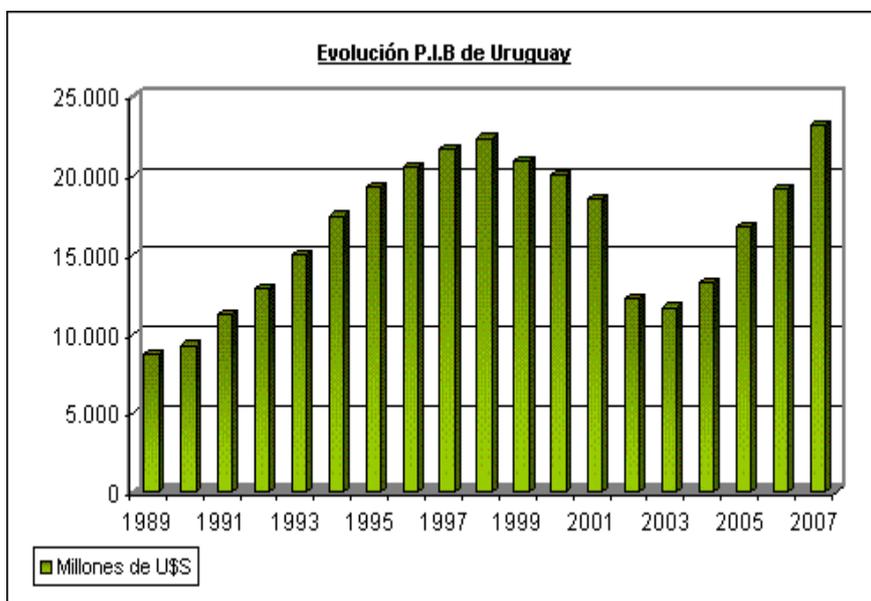
El año 2008 va a registrar un movimiento de seiscientos mil teus y una tasa de crecimiento del 12% mayor a la que registrará la región, en consecuencia lo consagra como un puerto hub.

5. 3 Cifras Macro de Uruguay

Veamos ahora cifras y gráficos que nos ilustran la evolución de diferentes indicadores de interés para nuestro estudio monográfico.

5. 3. 1 Evolución PIB de Uruguay

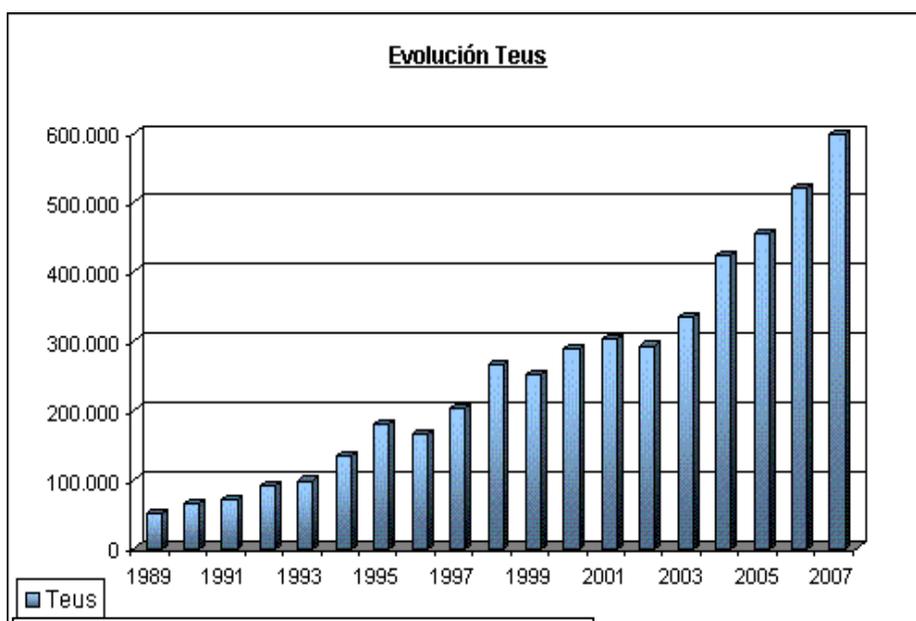
Año	Millones de Dólares americanos
1989	8.672
1990	9.299
1991	11.206
1992	12.878
1993	14.993
1994	17.463
1995	19.310
1996	20.525
1997	21.708
1998	22.378
1999	20.923
2000	20.093
2001	18.561
2002	12.278
2003	11.691
2004	13.215
2005	16.792
2006	19.221
2007	23.156



Fuente: Administración Nacional de Puertos

5. 3. 2 Evolución de teus en Uruguay.

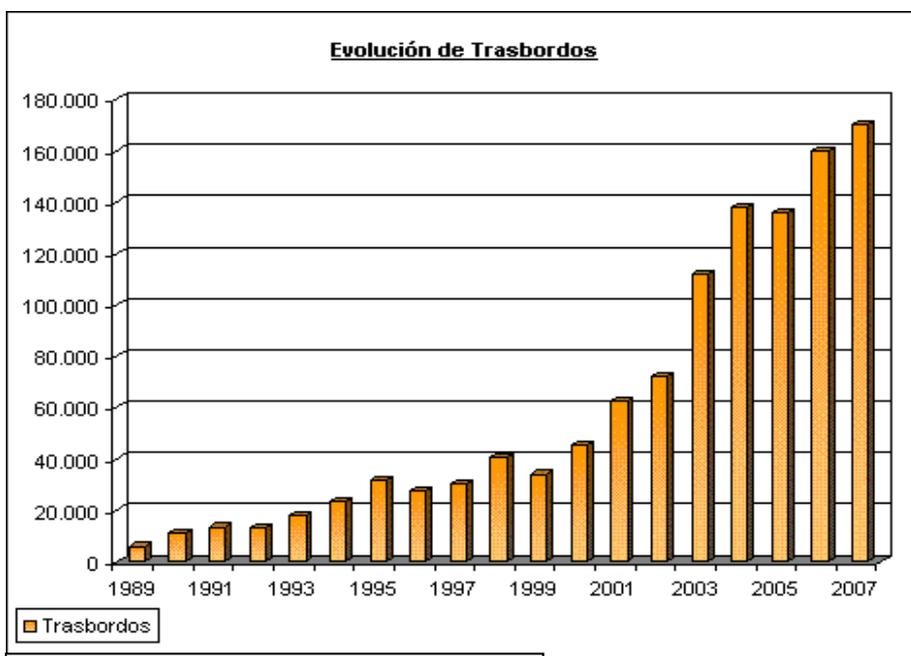
Año	Teus
1989	50.587
1990	64.286
1991	71.247
1992	91.382
1993	98.382
1994	134.346
1995	178.937
1996	164.915
1997	202.047
1998	265.892
1999	250.227
2000	287.298
2001	301.641
2002	292.962
2003	333.871
2004	423.343
2005	454.517
2006	519.218
2007	596.485



Fuente: Administración Nacional de Puertos

5. 3. 3 Evolución trasbordos

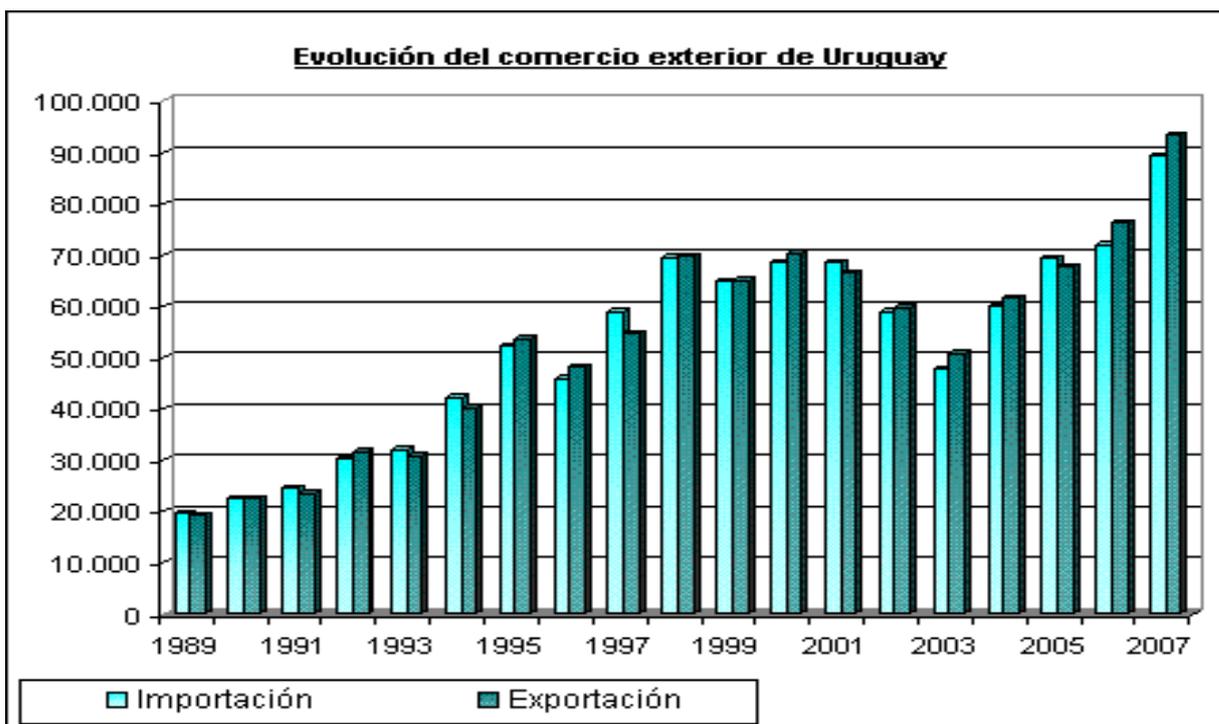
Año	Trasbordos
1989	6.037
1990	11.410
1991	13.607
1992	13.256
1993	17.989
1994	23.272
1995	31.658
1996	27.625
1997	30.281
1998	40.585
1999	34.154
2000	45.661
2001	62.597
2002	72.239
2003	111.811
2004	137.806
2005	135.904
2006	160.186
2007	170.122



Fuente: Administración Nacional de Puertos

5. 3. 4 Evolución del comercio exterior de Uruguay

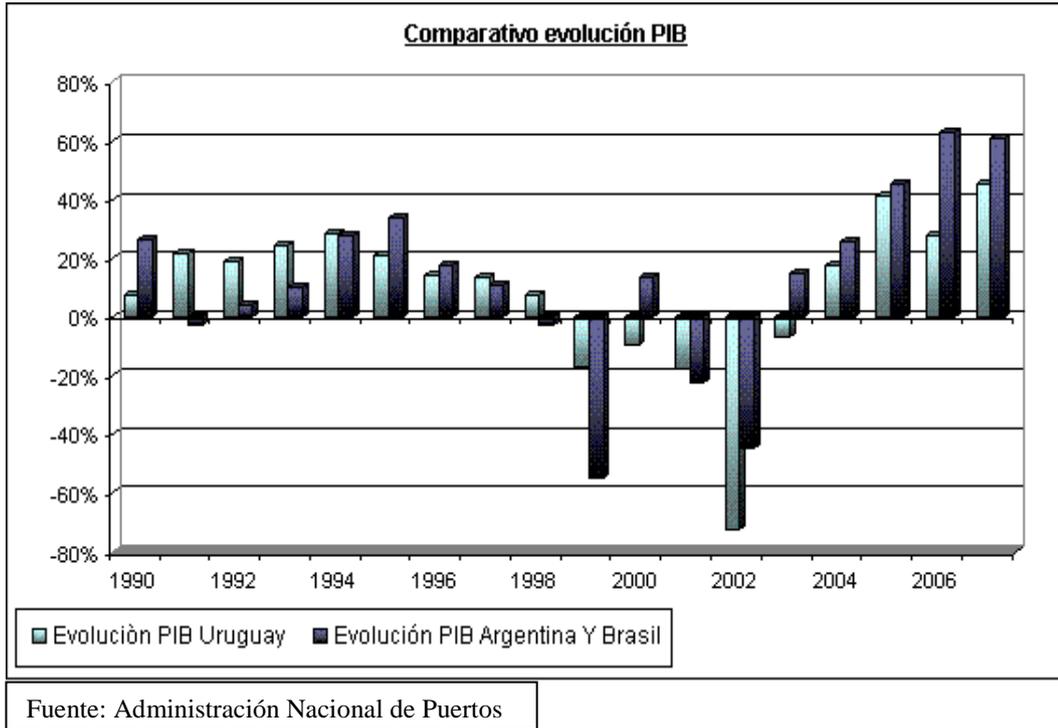
Año	Importación.	Exportación.
1989	19.684	19.141
1990	22.539	22.427
1991	24.453	23.427
1992	30.149	31.677
1993	32.018	30.880
1994	42.314	40.198
1995	52.305	53.681
1996	45.890	48.261
1997	58.958	54.612
1998	69.472	69.843
1999	64.874	65.060
2000	68.594	70.313
2001	68.480	66.554
2002	58.969	59.762
2003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



Fuente: Administración Nacional de Puertos

5. 3. 5 Evolución comparativa del PIB de Argentina, Brasil, Uruguay

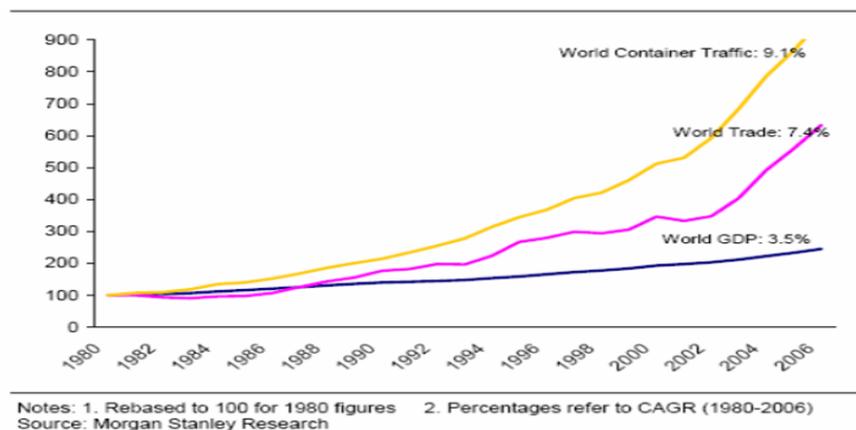
Año	En porcentaje		Millones de DOLARES AMERICANOS	
	Evolución PIB Uruguay	Evolución PIB Arg. y Br.	Uruguay	Argentina y Brasil
1990	7%	26%	9.299	615.616
1991	22%	-3%	11.206	601.192
1992	19%	4%	12.878	622.183
1993	24%	10%	14.993	672.509
1994	28%	28%	17.463	807.472
1995	21%	34%	19.310	971.542
1996	14%	17%	20.525	1.056.385
1997	14%	11%	21.708	1.109.564
1998	8%	-3%	22.378	1.094.813
1999	-17%	-55%	20.923	827.438
2000	-10%	14%	20.093	893.517
2001	-18%	-22%	18.561	784.949
2002	-72%	-45%	12.278	565.539
2003	-7%	15%	11.691	637.936
2004	18%	25%	13.215	762.038
2005	41%	46%	16.792	984.071
2006	28%	63%	19.221	1.290.090
2007	45,38%	60,85%	23.156	1.586.870



5. 4 Cifras Macro a nivel mundial

Estos datos fueron puestos en manifiesto en el XIII Congreso Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Surgen de un relevamiento de las variables a nivel mundial del PIB, comercio y contenedores para el período 1980 a 2006, con unas tasas de crecimiento del orden de los 3.5%, 7.4% y 9.1% respectivamente

PBI, Comercio y Contenedores



5. 5 Cifras de Fuente: XIII Congreso Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo

En vista de los resultados que se están materializando con la industria logística con tasas de crecimiento del orden del 27.8% mayor a la que registra el país con el resto de su economía con un 10.9% para el presente año y las cifras que se desprenden de las gráficas anteriores, tanto los públicos como privados apuestan a que debemos ir por más. En este sentido potenciará aún mas el crecimiento logístico ya que para la logística el hecho de contar con un hinterland ágil y eficiente potencia de forma exponencial la dinámica del sector.

Fernando Pena el presidente de Repremar Logistics menciona: “ Uruguay debe estar a la vanguardia de las adquisición en logística, porque los vecinos no se van a quedar siempre con los brazos cruzados”.

Creemos que palabras mas, palabras menos es el espíritu de la comunidad logística, de hecho la ANP impulsa varios proyectos de inversión en infraestructura:

- **Puerto de Montevideo**

Concepto	Dólares Americanos
Mejorar el dragado del puerto para permitir buques de mayor calado, en consecuencia mayor cantidad de contenedores.	40 millones
Construcción del muelle multipropósito C, con recursos de la ANP mas un préstamo del BID.	40 millones
Construcción de un muelle pesquero en Capurro para buques de pesca nacional, con posibilidades de que la pesca extranjera se sume gracias a la inversión pública.	25 millones
Relleno de acceso norte, ganándole 7.5 hectáreas de tierra al mar con el objetivo de dinamizar el ingreso de camiones al puerto.	7.5 millones
Prolongar 400 metros al colector Colombia.	1 millón

No debemos olvidar la concesión de la segunda terminal de contenedores (la tercera para T.C.P) pero en este caso será con capitales netamente privados, es por ello que lo excluimos del cuadro.

- **Puerto Nueva Palmira**

Concepto	Dólares Americanos
Adquisición de 50 metros mas de muelle.	2 millones
Construir un muelle de 190 metros para barcazas.	2 millones

- **Puerto Colonia**

Concepto	Dólares Americanos
Construcción de nueva terminal.	11 millones

- **Puerto Fray Bentos**

Concepto	Dólares Americanos
Adquisición de una grúa móvil.	2 millones
Acondicionamiento del terreno.	

- **Puerto Juan Lacaze**

Concepto	Dólares Americanos
Construcción de un muelle puerto de atraque.	1.5 millones

- **Puerto de Salto**

Concepto	Dólares Americanos
Trazar plan maestro del puerto para analizar la carga potencial que puede mover y adecuar la infraestructura en función de ello.	500.000
Adquisición de una grúa móvil.	150.000

- **Puerto Paysandú**

Concepto	Dólares Americanos
Construcción de un muelle.	1.5 millones
Adquisición de grúa fija para barcazas.	1.2 millones

Puerto Seco en Puntas de Sayago

No hemos podido acceder a cifras pero sabemos que se hará en el predio que dejo Cerro Free Port.

Conexión ferroviaria con Brasil

Se esta negociando con importantes empresas brasileñas. Como es sabido las vías férreas de Uruguay son incompatibles con las de Brasil lo que limitada notoriamente la conectividad.

Próximas inversiones con iniciativa privada

- **Puerto La Paloma**

En el ámbito del MTOP y la empresa española Benel interesada en desarrollar ahí un puerto de aguas profundas, se proyecta una inversión de mil doscientos millones de dólares americanos para desarrollar dos terminales portuarias con un calado de entre veinte y veinte tres metros, permitiendo así que buques petroleros de hasta ciento cincuenta mil toneladas o de gas licuado con una capacidad de doscientos cincuenta mil metros cúbicos operen en él.

Dicha inversión contempla la restauración de la red ferroviaria y una planta regasificadora.

De todos modos este proyecto se encuentra en sus inicios.

Esta posible construcción permitirá ampliar las posibilidades de la industria logística.

Todo esto conlleva a una incidencia importante para el país y la región puesto que los buques cada vez se fabrican más grandes, esta tendencia se acentúa en la medida que el petróleo se encarece, ya que el costo por tonelada transportada baja en relación directa al tamaño del buque, necesitando por ende un mayor calado para reducir costos.

- **Puerto La Agraciada**

Existe en la mesa un proyecto de la empresa minera Río Tinto que se dedica a la explotación, extracción y procesamiento de minerales.

Esta busca instalar sobre el río Uruguay en Soriano una Terminal Puerto Agraciada de acopio y carga de minerales de hierro provenientes de su mina en el Mato Grosso brasileño. Para ello adquirió un predio de doscientos sesenta y siete hectáreas cerca de la Playa de la Agraciada y destinara alrededor doscientos millones de dólares americanos en la construcción del puerto.

Hasta el momento la empresa no ha obtenido los permisos para la realización de la obra.

Como vemos la importancia de la logística trasciende sectores y es objeto de múltiples intereses tanto en áreas pública como privada.

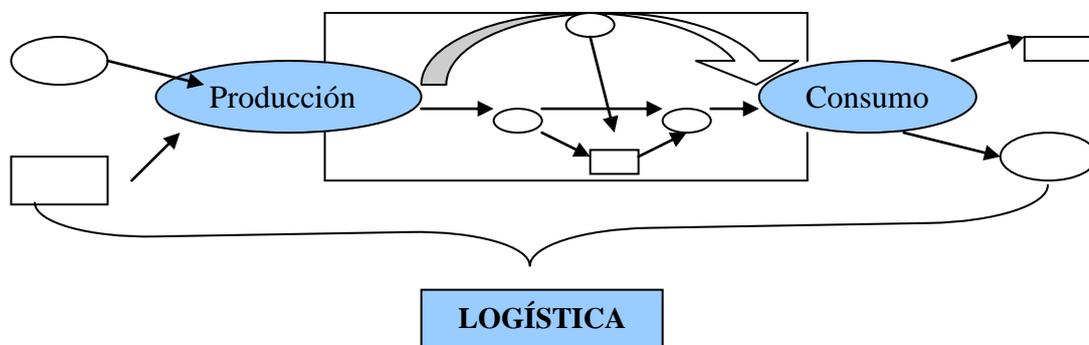
Capítulo IX Conclusiones de los servicios de logística bajo el Régimen de Puerto Libre

- Si bien la logística en mayor o menor grado siempre ha existido, hoy en día resulta un área primordial a tal punto que en nuestro país se ha transformado en la industria que más ha crecido en los últimos años, alcanzando una tasa de crecimiento más alta que la registrada para el producto bruto interno del Uruguay.

Tal es así que muchos de los actores involucrados han solicitado la creación de un Ministerio propio, en este grado se ha avanzado al punto que se formó en este año un Comité de Logística.

Si bien nos parece esta iniciativa muy importante para el sector, no debe transformarse en un Ministerio más, a nuestra consideración, que agregaría más procesos y burocracia e irían en contra del dinamismo, eficiencia y eficacia característicos del sector.

- Decimos que la logística es un eslabón de la cadena de abastecimiento, que a su vez conjugan procesos coordinados y sincronizados de los diferentes actores partícipes. Se produce entre la producción y el consumidor final. Veamos al respecto un esquema.



Fuente: XIII Congreso. Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo

- Según palabras del Presidente de la ANP Ing. Fernando Puntigliano en la entrevista que mantuvimos con él la logística posee como pilares fundamentales a la educación, infraestructura y marco legal. Compartimos la idea.
- Respecto a los actores involucrados son varios, los encontramos en el ámbito público y privado. Podemos desatacar operadores portuarios, logísticos, transportistas, productores, Administración Nacional de Puertos, Dirección Nacional de Aduana, Ministerios tales como el de Economía, Industria, el recientemente Comité de logística creado en octubre de este año, pero el actor principal sin lugar a dudas es el armador ya que si las navieras deciden tener escala en otro puerto distinto al de Montevideo por motivos económicos, seguridad, eficiencia, entre otros no tendría razón de ser la logística y el régimen vigente. Todos sabemos que los reducidos costos inclinan las decisiones de los buques, tal como expresaba Fernando Correa Gerente de Comunicaciones de TCP, el hecho de tener una tarifa de un dólar menos por tonelada hace que un buque se incline por el de menor costo y más eficiencia.
- Es evidente que el régimen de Puerto Libre posee un impacto relevante en la Industria Logística, no así en el área de la industrialización por quedar excluida bajo este régimen.

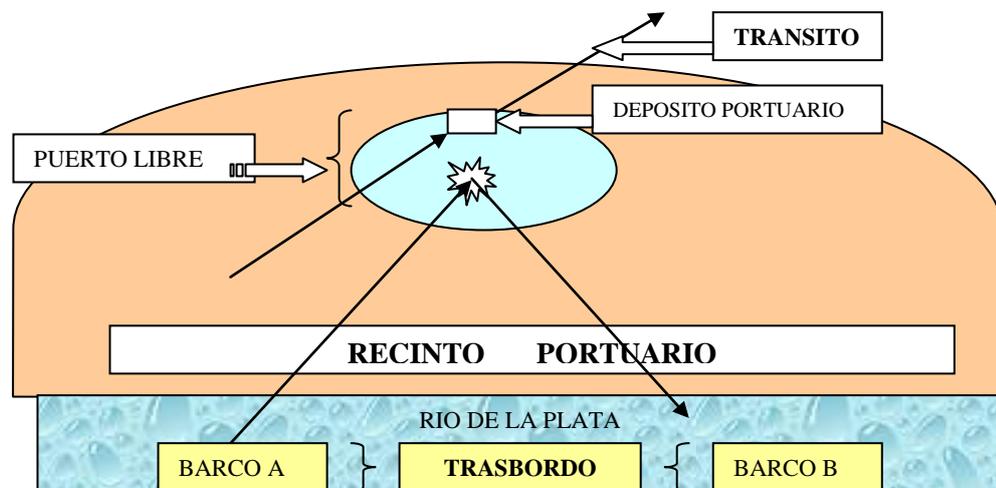
Tiene sentido pensar en este régimen cuando hablamos de un centro de distribución ya sea regional o mundial.

- La industria logística se ha visto potenciada, es más, podríamos decir que resulta con el Régimen de Puerto Libre una sinergia positiva, esto se ve materializado cuando las autoridades dicen que para el año 2008 habrán pasado seis cientos sesenta mil Teus por el Puerto de Montevideo, un crecimiento del 12% (el más alto de la región) que lo consagra como puerto hub. No obstante, a ello las

cifras relevadas y manifestadas en este trabajo monográfico así lo indican.

Cabe destacar en tal sentido que casi el 100% corresponde a trasbordo dentro del puerto hub, quedando una porción marginal para tránsito.

A continuación marcamos la diferencia entre tránsito y trasbordo en el siguiente esquema:



- A la mercadería se le agrega valor entre un 8% y 25% (dependiendo del tipo) desde que sale del productor hasta su destino final, el consumidor según explicó el Presidente de la ANP Ing. Fernando Puntigliano.
- Comprobamos que para el período 1980 a 2006 las tasas de crecimiento del PBI mundial alcanzó un 3.5%, el comercio exterior obtuvo un 7.4% de incremento, mientras que el tráfico de contenedores a nivel mundial superó el crecimiento de los dos casos anteriores y se situó en 9.1%. Podemos concluir que lo que ocurre a nivel de Uruguay es también un reflejo de lo que ocurre en el resto del mundo.
- Identificamos que existen a nivel mundial dos tipos de puertos: los de comercio exterior que manejan cifras del orden del 50%

importación y el restante 50% exportación y los puertos hub donde se desarrollan operaciones de tránsito y trasbordo básicamente, siendo el trasbordo el que se lleva casi el 100% de las operaciones.

- Mayor afianzamiento entre el sector público y privado con el objetivo de consolidar los intereses del sector.
- Se deberá desplazar la mercadería obsoleta que se encuentra actualmente en recinto portuario, para poder así explotar del 100% del territorio, y destinarlo al desarrollo de los servicios que presta la comunidad logística y afines.
- Como desarrollamos en nuestro marco teórico, las actividades de zona franca y puerto libre son complementarias y no representan una amenaza. Un ejemplo de eso podría ser: mercadería que ingresa al Puerto Libre, posteriormente ingresa a Zona Franca para cambiarle la naturaleza y en última instancia vuelve a Puerto Libre y sale del país.
- Los conflictos pueden resultar inevitables en tanto exista un programa democrático en el país. Sin embargo lo ideal sería esforzarse para diseñar mecanismos de resolución de controversias que no hagan necesario llegar a situaciones conflictivas a nivel laboral, como ha sido el caso en el sector de transporte.
- La comunidad logística demanda por parte del Estado más inversión en marketing, ya sea desarrollando una marca país, como ocurre con el sector del turismo.

Para brindar un servicio completo, la logística requiere no solo que el servicio se preste en forma óptima por parte de los operadores

logísticos dentro del Puerto o Aeropuerto Libre sino que además para poder brindar un tránsito eficiente se necesitará del apoyo de las autoridades para el desarrollo del hinterland. Destacamos con esto que todos los medios de transporte, tanto carreteras, pistas como ferrovías, deben de tener excelentes condiciones de circularización sumado a esto conexiones óptimas con la región.

- Aprovechando esta nueva instancia del Comité, uno de los objetivos podría ser desarrollar una dirección conjunta, evaluaciones de desempeño y control por resultados, indicadores de tiempo y performance respecto al manejo de clientes, que habilitarían a una retroalimentación del sector.
- No debemos de olvidar el contexto en el que estamos inmersos, sabemos que nuestros vecinos también toman decisiones de inversión respecto a la logística, Uruguay tiene que tomar una posición de protagonismo detectando oportunidades, minimizando las amenazas e ir a ofrecer servicios sin esperar que le tengan que decir que es lo que tiene que hacer.
- Concluimos sobre la base del estudio que realizamos en compartir la idea que manifestó Renato Ferreira de Lobraus diciendo: “puerto libre es un paraíso”, pero debemos ir por más.

En lo que a nosotras respecta, este trabajo al comienzo resultó ser todo un desafío ya que poco conocíamos de la materia, luego nos fuimos interiorizando y encontrábamos mucha información, muy “fresca” pero por momentos hallábamos grandes vacíos. De todos modos nunca dejó de seducirnos el tema, porque ha decir verdad la logística, el puerto libre y afines, nos cautivó.

Culminamos este trabajo sabiendo que mañana se gestará algo nuevo, porque hemos notado que en esta materia lo constante es el cambio y dinamismo.

Bibliografía :

Libros :

- Porter, Michel. La Ventaja Competitiva de las Naciones. Barcelona 1991.
- López Fernández, Rodrigo. Gestión Comercial y Marketing.

Revistas:

- Prolog 2008 - La logística. Una política de Estado.
- Costa Oriental – La solución logística global en el Uruguay.
- Walter Gargiulo - Lo que quería saber del comercio exterior y no se animaba a preguntar.
- Comercio exterior (agosto 2006).
- Comercio exterior (diciembre 2006).
- Comercio exterior (diciembre 2007).
- Comercio exterior (marzo 2008).
- Comercio exterior (septiembre 2008).

Material editado:

- CC.EE – Tomos de la cátedra de Economía Aplicada.
- Katoen Natie Terminal TCP Tomo I y II.
- Pacpymes- Relevamiento cluster logística y transporte.
- Pacpymes – Informe final del diagnóstico del Cluster de logística y transporte.
- Universidad de Montevideo - Perspectiva tecnológica Uruguay 2015 Transporte y logística.
- The New York Times – Uruguay, el Singapur de sudamérica.

Páginas web:

- www.tcp.com.uy
- www.tcu.com.uy
- www.anp.com.uy
- www.pdt.gub.uy
- www.scholar.google.com.uy

LEY CONSIDERADA CON DECLARACION DE URGENCIA (Art. 168 nral 7º Constitución) Nº 1

Ley Nº 17.243

SERVICIOS PUBLICOS Y PRIVADOS, SEGURIDAD PUBLICA Y CONDICIONES EN LAS QUE SE DESARROLLAN LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

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

DECRETAN:

CAPITULO VII

TRANSPORTE

Sección 1ª

Puerto de Montevideo

Artículo 20.- Autorízase a la Administración Nacional de Puertos a participar, conforme lo establecido en el inciso tercero del artículo 188 de la Constitución de la República, en sociedad con capitales privados, en la administración, construcción, conservación y explotación de una terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo.

La participación se efectuará por intermedio de una sociedad anónima, constituida al efecto por la Corporación Nacional para el Desarrollo, cuyo objeto social será el descrito en el inciso anterior.

La reglamentación del Poder Ejecutivo establecerá los términos y condiciones en que se instrumentará el acuerdo entre la referida sociedad y la Administración Nacional de Puertos, la participación inicial que ésta tendrá en su capital integrado y las bases de sus estatutos sociales. El referido acuerdo deberá contener al menos las siguientes previsiones:

- A) El plazo de uso de las instalaciones será de treinta años.
- B) En ningún caso el aporte patrimonial de la Administración Nacional de Puertos podrá ser realizado mediante la enajenación de bienes inmuebles.
- C) Se establecerá una tarifa máxima a usuarios y un canon a pagar a la Administración Nacional de Puertos, que la reglamentación fijará en ambos casos por contenedor.
- D) Se asegurará la prestación de servicios en igualdad de condiciones a todos los que los soliciten, manteniendo la continuidad y regularidad de los mismos, y no se comprometerá restricciones para operar en otros sectores del Puerto de Montevideo.
- E) Se obligará a la captación de un mínimo de actividad en plazo a determinar y de no cumplirse se procederá a cancelar la concesión.
- F) Se obligará a realizar, en plazo determinado, las inversiones necesarias para brindar un servicio de buena calidad, confiable y al mínimo costo para el usuario final, favoreciendo el desarrollo del comercio exterior de Uruguay y promocionando el Puerto de Montevideo como puerto de transbordo regional.

Sin perjuicio que la sociedad y las contrataciones que realice se rigen por el derecho privado, el Estado tendrá dos representantes en el Directorio, los que serán designados por el Directorio de la Administración Nacional de Puertos.

El capital correspondiente a los inversores privados será representado por acciones al portador, estableciendo la reglamentación que dictará el Poder Ejecutivo, las condiciones de emisión y de subasta u oferta pública en el mercado de valores. La correspondiente participación de capitales privados sólo procederá una vez instrumentado el acuerdo entre la referida sociedad y la Administración Nacional de Puertos. Cualquier modificación dentro de las normas precedentes deberá necesariamente contar con la autorización previa del Poder Ejecutivo.

El producido de la subasta u oferta pública en el mercado de valores de las acciones de la sociedad correspondientes a la Corporación Nacional para el Desarrollo o a la Administración Nacional de Puertos, se destinará a la construcción de edificios de educación pública en la órbita del Consejo Directivo Central de la Administración Nacional de Educación Pública. La Administración Nacional de Puertos conservará una participación en la sociedad.

Dentro del plazo que establecerá la reglamentación a contar de la fecha de la subasta, la sociedad deberá presentar un operador de técnica operativa portuaria que reúna antecedentes, solvencia y experiencia adecuadas, cuya designación y remoción deberá ser sometida a la aprobación del Poder Ejecutivo.

De lo actuado se informará a la Asamblea General.

.....
.....

Decreto 412 / 992

VISTO: Lo dispuesto en la Ley N° 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 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 operativa 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 N° 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. 14° de la Ley 16.246)

Seguridad en la prestación (art. 1° de la Ley 16.246)

Regularidad en la prestación (art. 14° de la Ley 16.246)

Máxima productividad y eficiencia (art. 1° y 16° de la Ley 16.246)

Obligatoriedad de colaboración de todos los intervinientes, para la mejor coordinación y ejecución de los servicios (art. 9° y 16° de la Ley 16.246)

Libre competencia de conformidad con las prescripciones de la Ley 16.246 (art. 7°, 13°, y 23°)

Igualdad de derechos de las personas a la prestación y recepción de los servicios (art. 13° y 14° de la Ley 16.246)

Libertad de elección de los consumidores (art. 13° y 14° de la Ley 16.246)

Cumplimiento de buena fe de las obligaciones empresariales, funcionales y laborales (Art. 72 de la Constitución)

Competencia leal (art. 13° de la Ley 16.246)

Unidad de mando en las operaciones de carga y descarga, estiba y desestiba y conexos (art. 22° de la Ley 16.246)

Respeto al derecho de terceros en cuanto al ejercicio de la libertad de trabajo, comercio e industria (art. 1°, 13° y 14° 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 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 EL

REGIMEN

II 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 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 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.

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
- 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:

- 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.
- 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.
- 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.
- 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 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.

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 reside 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.

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.

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.

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 contralor 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 contralores 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 N° 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 N° 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 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 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 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 N° 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 N° 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 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.

Asimismo, 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
Pertenece 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 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 podrá 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.

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 oficina

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.

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 intervivos, 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 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 la 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:

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 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 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 regimenes 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.
- 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 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:

- 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 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 publicar 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 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 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.

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 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 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.

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 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 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. ATENTO: 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 de Salud 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 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).

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. 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 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. 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.

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 recintos 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 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 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 Unico "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 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 buques surtos en el exclave aduanero

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 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 ejerce 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 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.

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 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 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 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. 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 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.

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 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 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. 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. 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, 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.

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 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 ésto 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 desaduanaadas", 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 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 DISPOSICIONES

VIII 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.

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 expedidos 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

LEY 17.555 LEY DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA

En esta oportunidad solo citamos el artículo de interés para nuestro estudio monográfico.

Artículo 23. (Puerto Libre).- Declárese aplicable al Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso", en lo pertinente, el régimen de puerto libre establecido en los artículos 2º y 3º de la Ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992, debiendo la reglamentación establecer los límites territoriales respectivos.

Decreto N° 409/008

Aeropuerto Internacional de Carrasco. Reglamento aplicable al régimen de Puerto Libre. Aprobación.

Montevideo, 21 de agosto de 2008

VISTO: lo dispuesto por el artículo 23 de la Ley N° 17.555 de 18 de septiembre de 2002, que declara aplicable en lo pertinente, al Aeropuerto Internacional de Carrasco "Cesáreo L. Berisso", el régimen de Puerto Libre establecido en los artículos 2º y 3º de la Ley N° 16.246 de 8 de abril de 1992, el Decreto del Poder Ejecutivo N° 376/002 de 28 de setiembre de 2002, debiendo la reglamentación establecer los límites territoriales respectivos.

RESULTANDO: I) que todas las normas reglamentarias vigentes establecidas para la aplicación de la Ley de Puertos (N° 16.246 de 8 de abril de 1992), se refieren a aspectos vinculados a la actividad portuaria de los puertos libres uruguayos, y que por lo tanto resultan en general de difícil aplicación a la operativa aeroportuaria. II) que se hace necesario entonces disponer de un marco regulatorio adecuado a la actividad aeroportuaria, dentro del marco general

de "Puerto Libre" definido por las disposiciones legales citadas.

CONSIDERANDO: I) que la citada Ley de Puertos en sus artículos 2° y 3° establece 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 asimismo establece la posibilidad de diversas operaciones sobre las mercaderías (depósito, reenvasado, remarcado, clasificado, agrupado y desagrupado, consolidado y desconsolidado, manipuleo y fraccionamiento), sin modificación de su naturaleza. III) 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 aplicación de lo dispuesto en la Ley N° 17.555 y que se reglamentan en el presente, con el fin de establecer una mejor coordinación y ejecución de los servicios aeroportuarios. IV) que es conveniente continuar con la aplicación de políticas de desarrollo eficientes y confiables en la cadena intermodal de transporte, a fin de constituir al Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso" como un verdadero centro de distribución regional, en el marco del concepto de Puerto Libre consagrado por la Ley N° 16.246 de 8 de abril de 1992. V) que por tratarse de interfases modales donde se produce la ruptura de carga, los aeropuertos, al igual que 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. VI) que definido en líneas generales el régimen, actividades y utilidad del Puerto Libre en el Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso", se hace necesario determinar también las autoridades encargadas del control de los movimientos de mercaderías en dicho espacio. VII) que el artículo 6 inciso 2° del Reglamento de la Ley N° 16.246 citada, aprobado por el Decreto N° 412/92, establece la potestad de principio de regulación de los movimientos de mercaderías por parte de la Dirección Nacional de Aduanas, en el normal ejercicio de sus competencias. VIII) que el recinto aduanero-portuario es definido por el artículo 8 B) del citado Reglamento como el espacio habilitado para la libre circulación de mercaderías. IX) que en tal sentido los artículos 2 y 3 de la Ley N° 16.246 mencionada, consagran una verdadera franquicia aduanera territorial (artículo 90 del Código Aduanero Uruguayo). X) que la inserción de los artículos 2° y 3° de la Ley N° 16.246 de 8 de abril de 1992, dentro de la legislación aduanera de principio (Código Aduanero) permite inferir que el régimen de puerto libre que se extiende al Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso", configura una franquicia de tal naturaleza. XI) que el artículo 97 del Código Aduanero, al igual que las normas citadas de la Ley N° 16.246 de 8 de abril de 1992, establecen que los depósitos estarán bajo la inmediata dependencia de la Dirección Nacional de Aduanas.

ATENCIÓN: a lo precedentemente expuesto, a lo establecido en el artículo 168 numeral 4° de la Constitución de la República, Ley N° 16.246 de 8 de abril de 1992, artículo 23 de la Ley N° 17.555 de 18 de setiembre de 2002, artículos 1° y 2° del Código Aduanero uruguayo, artículo 163 de la Ley N° 16.320 de 1° de noviembre de 1992, artículos 2°, 61 y 63 numeral 2) del Reglamento Orgánico de la Dirección Nacional de Aduanas aprobado por el artículo 1° del Decreto N° 282/02 de 23 de julio de 2002 y demás normas legales y reglamentarias citadas, complementarias y concordantes.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA
DECRETA:

ART. 1°.-
Apruébase el proyecto adjunto de Reglamento aplicable al régimen de Puerto Libre en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, que se considera parte integrante de este Decreto.

ART. 2°.-
Comuníquese, publíquese, etc.
RODOLFO NIN NOVOA - DANILLO ASTORI - JOSE BAYARDI - VICTOR ROSSI.

REGLAMENTO DE PUERTO LIBRE APLICABLE PARA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO

CAPITULO I
DISPOSICIONES GENERALES

ART. 1°.-
(Glosario). A los efectos del presente Reglamento son aplicables las siguientes expresiones y definiciones que se detallan en orden alfabético con sus correspondientes significados:

AAC:	Administración de Carrasco.
AIC:	Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso".
AVSEC:	Seguridad a la Aviación Civil.
CAU:	Código Aduanero Uruguayo (decreto ley No. 15.691 de 7 de diciembre de 1984).
DINACIA:	Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.
DNA:	Dirección Nacional de Aduanas.
DUA:	Documento Único Aduanero.

EAIC: Explotador y/o Operador del Puerto Libre del Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso".
PAN: Policía Aérea Nacional.

ART. 2º.-

(Aplicación en lo pertinente del cuerpo normativo vigente para el régimen de "Puerto Libre" Criterio de interpretación). De acuerdo a lo establecido en el artículo 23 de la Ley N° 17.555 de 18 de septiembre de 2002, las normas reglamentarias que actualmente rigen los "Puertos Libres Uruguayos" (Reglamento aprobado por el Decreto N° 455/94 de 6 de octubre de 1994 y demás normas reglamentarias complementarias y concordantes), sólo podrán ser aplicadas "en lo pertinente" al régimen de Puerto Libre del Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso". En tal sentido, dichas normas reglamentarias serán aplicadas en la medida en que se adecuen a las actividades aeroportuarias, o no estén en contradicción con las normas del presente Reglamento; no serán de aplicación aquellas normas reglamentarias que guardan relación exclusivamente con las actividades portuarias.

ART. 3º.-

(Aeropuerto Libre). Se aplicará el término "Aeropuerto Libre" para indicar la aplicación del régimen de "Puerto Libre", en lo pertinente, al Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso".

ART. 4º.-

(Recinto del Aeropuerto Libre). A los efectos del presente Reglamento, las referencias a los "recintos del Aeropuerto Libre", "recintos aeroportuarios" o "recinto aduanero aeroportuario" deben entenderse hechas al "recinto aduanero portuario" definido como tal en los artículos 2º y 3º de la Ley N° 16.246 de 8 de abril de 1992 y artículos 6º y 8º B) del Reglamento de Puerto Libre aprobado por el decreto N° 412/92 de 18 de julio de 1992. El recinto del Aeropuerto Libre constará de dos zonas: a) la "Zona de Recepción, Almacenaje y Entrega de Mercaderías"; b) la "Zona de Actividades de Valor Agregado".

ART. 5º.-

(Actividades en el Recinto del Aeropuerto Libre). Las actividades en el Recinto del Aeropuerto Libre, serán siempre actividades inherentes a las mercaderías, en la forma que se indica en el Capítulo II de este Reglamento.

ART. 6º.-

(Control de la DNA). El régimen de "Puerto Libre" (artículos 2 y 3 de la Ley N° 16.246 de 8 de abril de 1992) aplicable al Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso" conforme a lo dispuesto por el artículo 23 de la Ley N° 17.555 de 18 de septiembre de 2002, estará bajo la inmediata dependencia, dirección y vigilancia de las autoridades de la Dirección Nacional de Aduanas, con la finalidad del normal cumplimiento de sus potestades de principio de preservar la percepción de la renta fiscal aduanera y asegurar el correcto funcionamiento del régimen.

ART. 7º.-

(Administración de Aduana de Carrasco). Conforme a la jurisdicción territorial establecida por la reglamentación, corresponderá a la "Administración de Aduana de Carrasco" (artículos 61, 62 y 63 numeral 2 del Reglamento Orgánico de la Aduana aprobado por decreto 282/2002 de 23 de julio de 2002), la dirección, control, coordinación e impulso de la actividad aduanera realizada en el Aeropuerto Libre.

CAPITULO

NORMAS REGULADORAS GENERALES

II

Parte 1. Actividades permitidas y prohibidas en el Aeropuerto Libre.

ART. 8º.-

(Actividades permitidas y prohibidas en el Aeropuerto Libre). En el recinto aduanero aeroportuario 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, siempre que no modifiquen su naturaleza, en el marco de las leyes respectivas. Las actividades permitidas y las normas que rigen para dichas actividades, aplicables en lo pertinente a la actividad del Aeropuerto Libre son todas aquellas definidas y establecidas de acuerdo con el artículo 2º de la Ley N° 16.246 de 8 de abril de 1992 y los artículos 5 a 23 del Reglamento de Puerto Libre aprobado por el artículo 1º del decreto 455/94 de 6 de octubre de 1994, que se aplicarán en lo pertinente. De tal manera, en forma genérica, las actividades que se cumplan en el "Puerto Libre" del Aeropuerto Internacional de Carrasco no significarán modificaciones de la naturaleza del producto o mercadería y quedarán limitadas a operaciones de depósito y almacenamiento, comprensiva esta última de las operaciones de reenvasado, remarcado, clasificado, agrupado y desagrupado, consolidado y desconsolidado, manipuleo y fraccionamiento y demás previstas en la reglamentación citada y en el presente Reglamento. Quedan comprendidas en las operaciones de reenvasado, remarcado y clasificado, las labores de selección y mezcla necesarias para su concreción. Para otras actividades o servicios relacionados con la actividad aeroportuaria y del Aeropuerto Libre será de aplicación, en lo pertinente, el "Régimen de Gestión Integral" indicado en el artículo 7º del Decreto No. 376/2002 de 28 de setiembre de 2002.

ART. 9º.-

(Documentación e informes. Registros de carga recibida, almacenada y suministrada). El EAIC deberá llevar el registro informático de todos los movimientos de mercaderías, actualizado a la finalización de cada día; este registro deberá ser reflejado en forma simultánea en el stock informático del depósito en el Sistema de la DNA. Los archivos de estos registros deben estar a disposición de la DNA, para su control en cualquier momento. Los originales que documenten el recibo y la entrega de los bienes, como los manifiestos, copias de solicitud de embarque, recibos de carga que muestran la información de carga y descarga, órdenes para reempaqueado, remarcado, mezclado y otros tratamientos a la mercadería, deben ser mantenidos por el operador aeroportuario en archivos ordenados, junto con los inventarios de almacenamiento, por un período de tiempo no inferior a cinco (5) años. Los métodos y formas de mantenimiento de inventarios y control de Stocks podrán ser libremente establecidos por el EAIC, los que

deberán ser compatibles con el Sistema Informático de la Aduana, la que efectuará los controles necesarios antes de su implementación.

ART. 10.-

(Informes estadísticos permanentes). El EAIC deberá mantener sistemas de controles informáticos que permitan a la AAC emitir informes estadísticos por tipos de mercaderías, sobre las cantidades recibidas, entregadas y embarcadas o desembarcadas así como el inventario de almacenamiento actualizado al día.

ART. 11.-

(Notificación de bienes perdidos). El EAIC notificará a la AAC inmediatamente, en caso de desaparición de bienes de los recintos aeroportuarios. Se labrarán las actas o documentos que la AAC entienda pertinentes para dejar constancia de la desaparición. Las eventuales responsabilidades se deslindarán por las autoridades y procedimientos establecidos por las disposiciones legales y reglamentarias en vigor. Una vez comunicada a la AAC la desaparición o avería de las mercaderías a que se refiere el inciso anterior, se actualizarán los inventarios de las recintos aeroportuarios en base a la documentación labrada (Acta).

ART. 12.-

(Inventarios de activos). El operador aeroportuario mantendrá 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 recintos aduaneros aeroportuarios, 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 recinto indicado, debiendo informar a la DNA inmediatamente. Los citados inventarios y sus actualizaciones estarán a disposición de la AAC, 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 Recinto del Aeropuerto Libre para llevar a cabo trabajos de construcción u otros, deben igualmente mantener inventariados los mismos, con base en las declaraciones de ingreso correspondientes. Cualquier equipamiento e instalaciones para actividades y propósitos no permitidos en el recinto aduanero aeroportuario, no podrán ser ingresados al mismo.

ART. 13.-

(Asistencia en controles). El operador aeroportuario estará obligado a facilitar el ejercicio de sus competencias a los organismos estatales encargados de hacer los controles de actividades e inspección de mercaderías en el recinto aduanero aeroportuario. Los referidos controles e inspecciones se realizarán en el área de verificación aduanera destinada a esos efectos. A su requerimiento, entregará 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 el recinto indicado. Los controles e inspecciones que sean necesarios, se organizarán bajo la coordinación de la AAC y el explotador del Aeropuerto Internacional de Carrasco y en cooperación entre las partes intervinientes, de manera de evitar interferencias con la actividad operativa, respetando el principio legal de la libre circulación de mercaderías en el Aeropuerto Libre.

Parte 2: Entrada, salida y circulación de personas, mercaderías y bienes en el Aeropuerto Libre

ART. 14.-

(Circulación de bienes). Conforme a lo ya previsto en el artículo 9° de este Reglamento, la circulación de mercaderías en el Aeropuerto Libre delimitado para el Aeropuerto Internacional de Carrasco, será libre. No se exigirán para ello autorizaciones ni trámites formales. Las actividades que se cumplan en dicho recinto 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 y manipuleo y fraccionamiento. El destino de las mercaderías que ingresen al aeropuerto libre podrá ser cambiado libremente. No estarán sujetos en ningún caso a restricciones, limitaciones, permisos o denuncias previas. La carga, almacenamiento y manipulación de la mercadería en el Aeropuerto Libre se efectuará ya sea utilizando los servicios del AIC (carga aérea), ya sea utilizando otros medios (carga terrestre). Los bienes depositados en los recintos aduaneros aeroportuarios 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.

ART. 15.-

(Restricciones al uso). Los materiales y bienes introducidos libremente de acuerdo al artículo anterior por empresas y organizaciones administrativas al recinto aeroportuario, para su propio uso en las actividades permitidas por el régimen de Aeropuerto Libre, mediante contrato celebrado por escrito con el EAIC y comunicado a la AAC (artículo 17 inciso 5°) estarán sometidos, en cuanto a su movilización, a lo dispuesto en los artículos 20 y 21 de este Reglamento.

ART. 16.-

(Habilitación aduanera del Aeropuerto Libre). La DNA establecerá las condiciones físicas y organizativas necesarias a efectos de que dicho Aeropuerto Libre quede habilitado para la libre circulación de mercaderías en el régimen de Recinto Aduanero Aeroportuario. Establecerá también las condiciones de ingreso y egreso de personas al Recinto Aeroportuario.

ART. 17.-

(Controles de entrada y salida al Recinto Aduanero Aeroportuario). La AAC controlará, autorizará y regulará la situación de las mercaderías que ingresen en los recintos aeroportuarios del "Aeropuerto Libre" del AIC, a su ingreso y a su egreso del mismo, en el normal ejercicio de sus competencias. Las personas, mercaderías, bienes, medios de transporte, etc. sólo podrán ingresar o abandonar el Recintos Aeroportuarios a través de accesos específicos, en la forma que lo disponga la AAC. La AAC, en el ejercicio de sus competencias, podrá controlarlos cuando ingresen o abandonen el Recinto Aduanero Aeroportuario por los accesos referidos e impedir su entrada, por las causas y mediante los procedimientos especificados en la presente reglamentación.

En caso que la AAC observe la salida del Recinto Aduanero Aeroportuario, ésta no podrá impedirse por más de setenta y dos (72) horas hábiles para decidir su efectivo traslado a depósito habilitado fuera de los recintos aeroportuarios por cuenta del interesado. Para el caso de impedirse la salida por un término mayor de setenta y dos (72) horas deberá efectuarse previa comunicación y con la autorización de la Autoridad Judicial competente. Las inspecciones por parte de la AAC, 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, vehículos, materiales o bienes, que no posean documentación específica de entrada, como se establece más adelante, deberán ser registrados con los datos necesarios por el EAIC o quien éste designe en forma previa a su acceso, pudiendo así ingresar al Recinto Aeroportuario, una vez que hayan sido autorizados a ello por la AAC, a quien se comunicarán los registros efectuados. El EAIC, en coordinación con la AAC, establecerá los equipamientos de infraestructura necesarios para el control de entrada/salida del Recinto Aduanero Aeroportuario, por vía carretera. La dotación de personal y medios auxiliares de cada una de las Autoridades implicadas en los mismos, serán suministrados por ellas.

ART. 18.-

(Obligación de declarar, despachar y presentar a inspección las mercaderías que entran o salen del Recinto Aeroportuario). La situación aduanera de los bienes, medios, de transporte y objetos personales que entren y salgan de los recintos aduaneros aeroportuarios, deberá ser declarada a la AAC 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 aeroportuarios.

Las empresas de transportes, los funcionarios de las empresas de aeronavegación, los despachantes de aduana y demás empresas intervinientes, 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. La mercadería deberá ser puesta a disposición y cargada de manera que la inspección de su contenido sea posible sin ninguna dificultad. En el caso excepcional que la mercadería sea requerida para inspección, el camión se dirigirá al andén de inspección correspondiente. Si el funcionario de Aduana requiriese descargar el contenido para una inspección exhaustiva, derivada de sospecha fundada de ilícito aduanero, esta operación deberá ser llevada a cabo en depósitos designados para este fin, a los que se dirigirá el vehículo bajo custodia aduanera.

ART. 19.-

(Normas particulares para productos y mercaderías peligrosas o prohibidas). Las mercaderías cuya importación, y/o exportación esté prohibida, no podrán ser embarcadas, desembarcados, depositados o almacenados en los recintos aduaneros aeroportuarios. La DINACIA comunicará a la AAC y al EAIC, en cada caso, las restricciones a la libre movilización y disposición de bienes o mercaderías peligrosas.

El operador aeroportuario estará obligado, 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 AAC, para cualquier movimiento o tratamiento deseado, en la forma en que determine la DINACIA. En ocasión del despacho directo de estas mercaderías o bienes se observarán los procedimientos y precauciones establecidos al respecto.

Regirá en lo pertinente el Reglamento Aeronáutico Uruguayo de Transporte sin riesgo de Mercancías Peligrosas por vía Aérea, el Anexo 18 al Convenio de Chicago de la Organización de Aviación Civil Internacional y los Cuadernos de Instrucciones Técnicas aplicables.

ART. 20.-

(Normas particulares para medios de trabajo radicados en el recinto aduanero portuario). Se permitirá, bajo control aduanero, la salida y nueva entrada en el recinto aduanero aeroportuario, de maquinaria, vehículos, medios de transporte y comunicación, introducidos y radicados en el referido recinto para su uso en las actividades del mismo, cuando sea necesario para reparaciones, conservación o mantenimiento.

En relación con la emisión de dichos permisos, el EAIC comunicará a la AAC la información de las empresas habilitadas para llevar a cabo servicios aeroportuarios a la mercadería, de manera permanente. Como excepción de lo anterior, los medios de movilización de cargas propiedad del EAIC o arrendados por éste podrán acogerse al régimen especial que se describe en el artículo siguiente. La entrada y salida de estos elementos sólo se permitirá por las instalaciones de acceso al Aeropuerto, establecidas por la DINACIA, en cumplimiento de las medidas AVSEC que se dispongan a tales efectos.

ART. 21.-

(Regímenes especiales de entrada/salida). Las maquinarias y equipos para movilización de cargas, propiedad del EAIC o arrendados por éste, necesarios para los servicios aeroportuarios a la mercadería, gozarán de un régimen simplificado de permisos especiales de entrada y salida temporal a o desde los recintos aduaneros aeroportuarios, para trabajar en dicho recinto. De tal forma, aquellos bienes que ingresen desde el territorio aduanero nacional y que sean requeridos por el EAIC para servicios a la mercadería, construcción o mantenimiento de locales, instalaciones y equipamiento, podrán ser introducidos en el recinto aduanero siguiendo procedimientos sencillos a ser establecidos por la AAC y deberán ser registrados en los inventarios del operador aeroportuario.

La introducción de estos bienes en el recinto aduanero no será considerada como una exportación, salvo que se decidiera por su propietario 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 aeroportuarios para su uso local, fueren reintroducidos de nuevo al territorio aduanero nacional, se deberán entregar a la AAC los documentos utilizados originariamente cuando fueron entrados en el referido recinto. En caso de que los controles de aduana establezcan que dichos artículos son los mismos declarados en los documentos iniciales, será permitido poder

reingresarlos sin más trámites al territorio aduanero nacional. La AAC, en coordinación con el EAIC, deberá establecer procedimientos de control adecuados para asegurar que la introducción al recinto aduanero aeroportuario de los bienes antes mencionados, será en todos los casos para la efectiva y exclusiva utilización en la finalidad específica declarada al momento de su introducción.

ART. 22.-

(Acceso de personas a los recintos aduaneros aeroportuarios). Las personas que entren o salgan del recinto aduanero aeroportuario, deberán portar consigo y exhibir en todo momento los pases que los habilitan para ello, con las autorizaciones preceptivas que serán definidas por la autoridad AVSEC en base a los requerimientos del EAIC o quien éste designe. Sus objetos personales estarán sujetos, en cualquier caso a inspección aduanera. La DINACIA, el EAIC y la AAC, prestarán conformidad inmediata a esas peticiones cuando estén justificadas por el trabajo de los solicitantes y no concurran en ello circunstancias de impedimento por sanciones administrativas o ilícitos aduaneros. Una vez obtenida la conformidad de la AAC, la DINACIA a través del órgano AVSEC y la Policía Aérea Nacional (PAN), extenderá los pases correspondientes, siendo de su responsabilidad el control y la actualización de los mismos y la comprobación sistemática de su presentación para entrar a los recintos aeroportuarios. El EAIC será responsable de la petición y devolución de los pases de su personal, o del personal de las empresas contratadas para realizar servicios aeroportuarios a las mercaderías, cuando hayan cesado las causas que motiven el acceso del mismo al recinto aduanero aeroportuario.

No se permitirá a ninguna persona permanecer durante la noche en el Aeropuerto Libre, excepto aquéllas que se encuentren trabajando, ligadas directamente a las operaciones del recinto aeroportuario o que hayan sido específicamente autorizadas para estancia nocturna por el EAIC y sin objeción de la AAC, cumplidas todas las formalidades correspondientes.

ART. 23.-

(Mercaderías, bienes o medios de transporte abandonados o en condiciones inaceptables). El no pago de tres (3) mensualidades correspondientes al costo de almacenamiento de mercadería en el Recinto Aduanero Aeroportuario, facultará al EAIC para que proceda a intimar el pago correspondiente, así como al retiro de la mercadería, mediante telegrama colacionado con aviso de recibo o mediante publicación en el Diario Oficial por el plazo de ocho (8) días hábiles, o cualquier otro medio fehaciente, dirigido al remitente consignatario, empresa transportista o a quienes tengan derecho a disponer de las mercaderías. Asimismo comunicará en forma escrita a la AAC la falta de pago y movilización de la mercadería por el interesado al vencimiento del plazo indicado.

En caso de configurarse abandono, la DNA procederá a declararlo y dispondrá la subasta de las mercaderías conforme a las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes, mediante la designación del o de los rematadores correspondientes. El producido líquido obtenido en la subasta, se adjudicará de acuerdo a lo dispuesto por los artículos 121 y 122 del Código Aduanero Uruguayo. En el caso de bienes o mercaderías que representen peligro para la seguridad aeroportuaria o la salud pública de acuerdo a lo que informen al respecto los organismos competentes, el EAIC intimará al remitente, consignatario, empresa transportista o quien tenga derecho a disponer de las mercaderías, por telegrama colacionado con aviso de recibo o mediante publicación en el Diario Oficial, su remoción dentro de un plazo perentorio de ocho (8) días hábiles. En caso de no producirse la remoción dentro de dicho plazo, iniciará el procedimiento para la destrucción de dichas mercaderías o bienes. En el caso de que los bienes sean pasibles de remate (bienes aptos solamente para el consumo animal o que no representen peligro fuera del recinto aeroportuario) se procederá a la subasta conforme al régimen y procedimientos previstos en los incisos precedentes de este artículo, en lo pertinente. Cuando por deterioro u otro motivo grave las mercaderías no puedan ser conservadas en depósito y la persona con derecho a disponer de las mismas no proceda a retirarlas después de ocho (8) días hábiles de ser notificada conforme al procedimiento al inciso 1 de este artículo las mercaderías serán rematadas o se procederá a su destrucción, según el caso, conforme al régimen previsto en los incisos anteriores (artículo 121 Literal b del CAU). También se procederá al remate de las mercaderías o bienes almacenados según el régimen y en la forma prescrita en los incisos 1 y 2 de este artículo, en lo pertinente, cuando los dueños o consignatario declaren por escrito su decisión de abandonarlas (artículo 121 Literal A del CAU). La DNA y el EAIC establecerán de común acuerdo las normas reglamentarias que permitan el correcto, rápido y eficiente cumplimiento de lo previsto en este artículo.

ART. 24.-

(Reembarque e importación de mercaderías, maquinaria y equipamiento aeronáutico). Los bienes y mercaderías introducidos al recinto aduanero aeroportuario desde fuera del territorio aduanero nacional, podrán ser reembarcados por las empresas que los introdujeron, por cualquier razón y en cualquier momento, siempre que la AAC sea debidamente informada 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 tributos a la importación o rubros percibidos en ocasión de la misma.

ART. 25.-

(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 legislación vigente.

ART. 26.-

(Órganos competentes). La DNA, el EAIC y la DINACIA, serán los encargados de la aplicación de estas normas, en el ámbito de sus respectivas competencias.

En relación a las disposiciones anteriormente citadas, tanto el EAIC, como la DNA y la DINACIA podrán denegar el acceso al recinto aeroportuario, en el ejercicio de sus competencias, a las personas o bienes que no cumplan con las normas establecidas para el correcto funcionamiento del Aeropuerto Libre y la normativa AVSEC pertinente, hasta tanto se subsanen las causas de impedimento observadas.

**CAPITULO
DEL EJERCICIO DE LAS COMPETENCIAS DE LOS DIFERENTES ORGANOS U ORGANISMOS DE CONTROL
DEL ESTADO, EN EL RECINTO ADUANERO**

ART. 27.-

(Unidad de Control. Principio General). Las competencias de las diversas reparticiones que se establecen en los artículos siguientes, se desarrollarán sin perjuicio de las atribuciones de la "Unidad de Control" prevista en el "Régimen de Gestión Integral" (Sección 4, punto 4.9 del Documento Complementario y Anexo "G" del mismo) que forma parte integrante del decreto No. 376/2002 de 28 de setiembre de 2002 (artículo 7º), en lo pertinente.

ART. 28.-

(Ejecución de controles sobre las mercaderías). Los organismos que efectúan controles relacionados con el comercio exterior, como el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, Ministerio de Salud Pública, etc. deberán llevar a cabo las inspecciones físicas de mercaderías en el área de verificación aduanera en coordinación con la AAC y sin exceder el tiempo necesario para el control aduanero.

ART. 29.-

(Controles dentro del recinto aeroportuario). En el caso de que fuera imprescindible llevar a cabo inspecciones o controles en los recintos aeroportuarios o durante la ejecución de las operaciones, ello se hará en todo caso en coordinación con el EAIC y siguiendo el principio de no interferencia en las operaciones, en el marco de la Ley de Puertos y su reglamentación, aplicable al efecto en lo pertinente.

ART. 30.-

(Competencias generales del Explotador del Aeropuerto Internacional de Carrasco). El EAIC tiene a su cargo la gestión de explotación integral del Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso", conforme a lo previsto en el "Contrato de Gestión Integral" suscrito con el Ministerio de Defensa Nacional el 6 de febrero de 2003, en las forma y condiciones que se especifican en el artículo 23 de la Ley N° 17.555 de 18 de setiembre de 2002, artículos 2 y 3 de la Ley N° 16.246 de 8 de abril de 1992, Decreto N° 376/2002 de 28 de setiembre de 2002 y demás normas reglamentarias complementarias y concordantes, incluidas las del presente Reglamento. Tendrá en consecuencia todas las competencias y poderes explícitos e implícitos para el mejor desarrollo de la actividad en los recintos aeroportuarios comprendidos en su gestión (artículos 9º y 15").

ART. 31.-

(Competencias generales de la DINACIA). Sin perjuicio de las normas legales y reglamentarias correspondientes, será competencia de la DINACIA el apoyar la gestión de la DNA en el ejercicio de las funciones de este organismo, comunicándole en el tiempo, forma y contenido requerido, la información que posea y que resulte necesaria a tales fines. Esta información se referirá a las operaciones aeroportuarias, las aeronaves y sus cargas.

ART. 32.-

(Competencias generales de la DNA). En el recinto aduanero aeroportuario y la pertinente zona de supervisión aduanera, los cometidos y competencias de la Aduana son los determinadas por las leyes y reglamentaciones respectivas (Artículo 5º a 10 del Código Aduanero Uruguayo, Reglamento Orgánico de la Dirección Nacional de Aduanas aprobado por el decreto No. 282/02 de 23 de julio de 2002 y artículo 163 de la ley No. 16.320 de 1º de noviembre de 1992, entre otros), así como por lo establecido en los artículos 6 y 7 del presente Reglamento. Las personas y mercaderías de cualquier tipo que entran o salen de los recintos aduaneros aeroportuarios están, por tanto sujetas a las leyes aduaneras o no, sus reglamentaciones, normas y procedimientos. En toda cuestión o situación relativa al ejercicio de las actividades o intervenciones aduaneras en los recintos aeroportuarios que se plantee y que no esté específicamente contenida en este Reglamento, se aplicarán los procedimientos aduaneros generales. En los procedimientos a aplicar, se procurará en todo momento atender a lo establecido en los artículos 2 y 3 de la Ley N° 16.246 de 8 de abril de 1992 (artículo 23 de la Ley N° 17.555 de 18 de setiembre de 2002), relativos al marco jurídico del Aeropuerto Libre y a las mercaderías o productos que allí entren, circulen, permanezcan o eventualmente de él salgan. Estas competencias serán ejercidas por la AAC en lo pertinente, conforme al Reglamento Orgánico de la Dirección Nacional de Aduanas, sin perjuicio de la intervención de la Justicia, en los casos de presunta infracción aduanera.

ART. 33.-

(Competencias y funciones específicas de la DNA). En particular la DNA, y en el caso a través de la AAC tendrá las siguientes funciones y competencias en relación con los recintos aeroportuarios:

- Ejercer sus competencias de despacho y supervisión sobre los medios de transporte, mercaderías, bienes y objetos personales que entren o salgan de los recintos aduaneros aeroportuarios.
- Liquidar a la salida o entrada de los mismos, los tributos, derechos aduaneros y demás prestaciones correspondientes, que se devenguen en ocasión de las operaciones aduaneras, especialmente las de importación, exportación o tránsito.
- Prevenir y reprimir el contrabando, así como cualquier otro ilícito aduanero, de acuerdo con sus cometidos legales y reglamentarios.
- Recopilar las estadísticas aduaneras.
- Ejercer cualquiera otra de sus competencias, que sea de aplicación, acorde con la legislación aduanera y aeroportuaria.
- Controlar la movilización de cargas dentro del recinto aduanero aeroportuario, de acuerdo con lo establecido en el artículo siguiente.
- Controlar que los bienes destinados al comercio en el recinto aduanero aeroportuario, no sean consumidos o usados como factores productivos.
- Controlar que la maquinaria, equipo y herramientas utilizadas en el Aeropuerto Libre, bajo condiciones fiscales y regulaciones especiales, sean registradas y cumplan con las normas y procedimientos establecidos por la legislación nacional y el presente Reglamento.

ART. 34.-

(Supervisión de actividades por la DNA en el Aeropuerto Libre). La DNA tendrá siempre a su disposición la información necesaria del EAIC que se establece en el presente Reglamento, para ejercer en forma indirecta sus controles, a través de dicha documentación

e información, sobre la actividad del mismo (o empresas que desarrollen alguna actividad en el recinto aduanero aeroportuario) y la circulación de mercaderías y bienes. No obstante, dentro de sus competencias legales, tiene el deber de actuar directamente en el recinto aduanero aeroportuario a través de la AAC, por medio de controles aleatorios en el lugar, dirigidos a personas y mercaderías, en cualquier edificio o área del Aeropuerto Libre. 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 en el lugar, dentro del recinto aeroportuario, se determinarán por regulaciones internas de la DNA, con la debida atención a lo dispuesto en el artículo 2° de la Ley de Puertos y su reglamentación. Las inspecciones de la DNA a través de la AAC se realizarán en el lugar, cuando exista sospecha fundada de violación de la ley, en materia de su competencia. Los controles se llevarán a cabo sin interrupción de las operaciones aeroportuarias. En caso de no ser posible, por causa de la pérdida de evidencias de ilícitos aduaneros de los que se tenga sospecha cierta, se podrá coordinar con el EAIC para que el ejercicio de esos controles específicos, cause la mínima interferencia en las operaciones planificadas.

ART. 35.-

(Competencia de la DNA en el ingreso e instalación de maquinaria y equipos de trabajo en el recinto aduanero aeroportuario). Sin perjuicio del trámite aduanero que corresponda y que se determina en el artículo 21 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 el recinto aeroportuario, la DNA aceptará como suficiente, para la entrada e instalación de la maquinaria y equipos de trabajo pertinentes en el referido recinto, la "declaración jurada" de los interesados de que los procesos a ser ejecutados están dentro de las disposiciones del régimen de "Puerto Libre" previsto en la Ley de Puertos y su reglamentación, en lo pertinente. La DNA dará conformidad a los proyectos e instalaciones, 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 a los efectos de la aplicación de la legislación respectiva, sea la misma aduanera o no y en lo pertinente.

ART. 36.-

(Impedimentos al acceso de personas). La AAC podrá impedir la entrada y el trabajo en el recinto del Aeropuerto Libre, a personas físicas o jurídicas, en los casos y circunstancias contenidas en el presente Reglamento, pudiendo solicitar, en caso necesario, la intervención de la DINACIA. La AAC, mediante la información que le procurará la DINACIA a través del órgano AVSEC y el EAIC, tomará conocimiento de las personas en el recinto aduanero aeroportuario y siempre que existan antecedentes de infracciones a la legislación aduanera, podrá objetar la aprobación para el trabajo en su interior, denegando el acceso como se explicita en el Artículo 23.

ART. 37.-

(Competencias de otros organismos en el Aeropuerto Libre). Los organismos estatales o paraestatales realizarán los controles necesarios dentro de sus competencias, como lo prescriben las leyes aplicables, decretos y reglamentaciones aplicables, dando cuenta a la AAC, si fuere necesario. Los procedimientos se realizarán en la medida de lo posible, sin afectar las actividades previstas legalmente para el Aeropuerto Libre. Ello significa que los controles e intervenciones se efectuarán con la mayor eficiencia operativa, tratando de evitar interrupciones o demoras injustificadas para las operaciones aeroportuarias y se harán en lo pertinente, de acuerdo a lo establecido en los artículos 27 y 28 del presente Reglamento.

ART. 38.-

(Control de la AAC). La AAC tendrá a su cargo la coordinación de la actividad de los organismos indicados en el artículo anterior en relación a los cometidos y materia aduanera, sin perjuicio de otros que eventualmente leyes o reglamentos le asignaren, procurando que aquélla no signifique un obstáculo para las actividades del Aeropuerto Libre.

CAPITULO

CONDICIONES A CUMPLIR EN EL RECINTO ADUANERO AEROPORTUARIO

IV

ART. 39.-

(Límites). La definición del recinto aduanero aeroportuario se encuentra contenida en el Artículo 4° del presente Reglamento. Los límites del área del Aeropuerto Libre serán los especificados en el artículo 6° del Decreto N° 376/02 de 28 de setiembre de 2002 (Anexo "A" del "Régimen de Gestión Integral"). El área a ocupar por el recinto aduanero aeroportuario, deberá estar deslindada y cercada en forma de garantizar eficientemente su aislamiento del resto del territorio nacional.

ART. 40.-

(Accesos terrestres al recinto aduanero aeroportuario). En los límites terrestres de los recintos aeroportuarios existirán puntos de acceso fijos y asimismo cercados, donde se establecerán las zonas de control aduanero para las personas, mercaderías, objetos y vehículos que entren o salgan de dichos recintos por vía terrestre. Los accesos terrestres del recinto aduanero aeroportuario serán determinados por la Unidad de Control en coordinación entre la DINACIA, el EAIC y la ACC. Cualquier tráfico terrestre de entrada o salida del recinto aduanero aeroportuario, debe ser canalizado exclusivamente a través de estos accesos y de los puntos de verificación aduanera a establecerse 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 recinto aduanero aeroportuario, están prohibidas.

ART. 41.-

(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 de los recintos aduaneros aeroportuarios, deberán estar suficientemente iluminados durante la noche, ajuicio de la AAC y la DINACIA. Compete a la DINACIA, sin perjuicio de las funciones específicas de la AAC, el ejercicio de la vigilancia de los límites del recinto aduanero aeroportuario, previniendo o evitando su violación.

En caso de violación de los límites del recinto, la DINACIA notificará el hecho y sus detalles a la Administración de Aduanas de Carrasco, a los efectos pertinentes. En coordinación con la DINACIA, la AAC podrá instalar medios electrónicos de vigilancia en el Aeropuerto Libre, debiendo adaptar sus requerimientos al Sistema existente en el circuito Cerrado de Televisión para la Vigilancia y Control dependiente del órgano AVSEC.

ART. 42.-

(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 AAC. Cuando exista flujo de operaciones aeroportuarias en horarios y días no hábiles, la AAC podrá habilitar, a requerimiento del usuario, el funcionamiento de las instalaciones y de la operativa consiguiente, para permitir cualquier salida o introducción de mercadería al recinto del Aeropuerto Libre. En todos los casos del presente decreto, las resoluciones de la AAC ocurrirán siempre en concordancia con lo que previamente al respecto disponga la Dirección Nacional de Aduanas.

ART. 43.-

(Comunicaciones y equipamiento). Las áreas de verificación deben estar equipados adecuadamente a juicio de la AAC para asegurar la coordinación de la comunicación entre la AAC, DINACIA y la EAIC, además del correcto cumplimiento del servicio.

CAPITULO

REGLAMENTACIÓN FISCAL DENTRO DEL RECINTO ADUANERO AEROPORTUARIO

V

ART. 44.-

(Marco general). La instalación y realización de actividades en el recinto aduanero aeroportuario estará sujeta, en materia fiscal, a las disposiciones generales que regulan las mismas, con las excepciones que se establecen en el presente Reglamento. Rigen en especial las normas de los artículos 2 y 3 de la Ley N° 16.246 de 8 de abril de 1992, y en consecuencia:

- (a) Todas las mercaderías y bienes que ingresan en el recinto aduanero aeroportuario desde fuera del territorio nacional, estarán exentas de impuestos aduaneros, tasas y tributos aplicables a la importación o en ocasión de la misma;
- (b) Durante su permanencia en el Aeropuerto Libre delimitado para el Aeropuerto Internacional de Carrasco, 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;
- (c) Las operaciones de introducción de mercaderías y bienes desde el recinto aduanero aeroportuario al territorio nacional, serán consideradas como importaciones o despachos de entradas y por lo tanto, estarán sujetas a los impuestos aduaneros, tasas y tributos correspondientes y deberán cumplir los trámites pertinentes;
- (d) Las mercaderías nacionales o nacionalizadas para ser introducidas al Aeropuerto Libre del Aeropuerto Internacional de Carrasco, deberán ajustarse a las normas que rigen para la exportación o para el despacho de salida del país;
- (e) Las mercaderías y bienes introducidos al recinto aduanero aeroportuario desde el territorio nacional, que no sean utilizados para consumo, construcción, mantenimiento de edificios, instalaciones, equipamiento y material para operaciones y servicios aeroportuarios o la organización administrativa de los mismos, serán considerados como exportaciones y sujetos al régimen pertinente;

ART. 45.-

Con relación a los impuestos administrados por la Dirección General Impositiva, se aplicarán al recinto aduanero aeroportuario, las mismas normas que rigen para el régimen de recinto aduanero portuario.

ART. 46.-

(Régimen impositivo de la maquinaria y equipo aeroportuarios). La introducción desde territorio extranjero al recinto del Aeropuerto Libre de maquinaria, equipamiento, herramientas, repuestos y materiales necesarios para las operaciones y tareas directamente relacionadas con las actividades permitidas en este recinto, por empresas cuya actividad sea eventualmente requerida por el EAIC, que haya sido adecuadamente declarada, estará exonerada de impuestos aduaneros, tasas y recargos en conexión con el comercio internacional.

La salida y posterior introducción de estos bienes al territorio nacional, se contempla en los artículos 20 y 21 del presente Reglamento.

CAPITULO

NORMAS QUE RIGEN EL TRANSPORTE DE MERCADERÍAS Y SU CIRCULACION DESDE Y HACIA EL RECINTO DEL AEROPUERTO LIBRE

VI

ART. 47.-

(Tráfico internacional). No se autorizará a cargar las aeronaves sin la orden de embarque debidamente autorizada en el trámite de solicitud de embarque. Los embarcadores y sus representantes, despachantes, agentes de carga y empresas, velarán y serán responsables, en su caso, de que todas las formalidades de exportación sean cumplidas antes del embarque de mercaderías con ese destino.

No se autorizará a las aeronaves a descargar mercadería sin la debida presentación a la AAC, previo a la descarga, de los documentos exigibles en el caso, especialmente los indicados en el Artículo 39 Sección V Capítulo IV del CAU y, en su caso, la lista de contenedores en la forma indicada por la AAC.

ART. 48.-

(Mercadería no manifestada). La descarga de mercadería no contenida en el manifiesto de carga y destinada al Aeropuerto Libre, deberá ser documentada inmediatamente por el funcionario de la empresa transportista de aeronavegación que dirige la operación y el EAIC debe entregar los manifiestos adicionales, antes de finalizar la operación de la aeronave en el Aeropuerto.

ART. 49.-

(Bienes descargados sin destino al aeropuerto de escala). Los bienes destinados a otros aeropuertos que fueran descargados erróneamente, deberán ser documentados y mantenidos separadamente de cualquier otra mercadería. Dicha carga será reembarcada a la aeronave lo antes posible, antes del despacho de ésta para su salida. Además del titular o explotador de la aeronave, los agentes y funcionarios de la correspondiente línea aérea serán responsables del cumplimiento de esta norma. En el caso de que, despachada la

aeronave, se detectase en el aeropuerto carga de este tipo, se procederá a declararla inmediatamente como "carga en trasbordo", confeccionando la documentación pertinente y especificando como causa de su presencia en el aeropuerto, la de "descarga por error de mercadería con destino a terceros aeropuertos". En el caso de que la AAC o la DINACIA detectaren la presencia en el Aeropuerto Libre de cargas de las anteriormente descritas, que no hayan sido declaradas, se procederá de inmediato a la aplicación del procedimiento de investigación que la AAC considere pertinente, sin perjuicio de las sanciones a que hubiera lugar para sus depositarios o consignatarios, en caso de existir indicios de una presunta infracción aduanera.

ART. 50.-

(Trasbordo Internacional). La Aduana requerirá la entrega de manifiestos de carga en tránsito, para aquellas que lleguen de terceros países por vía aérea y salgan con destino al exterior por la misma vía, sin abandonar el recinto aduanero aeroportuario. El consignatario de la carga en el Aeropuerto Libre deberá disponer de un manifiesto de "carga en trasbordo internacional". Una copia de estos manifiestos se deberá entregar a la AAC, manteniéndose los bienes debidamente inventariados durante su permanencia en el recinto, en la forma ya descrita en el artículo 10.

ART. 51.-

(Tráfico con otras aeronaves). Serán aplicables al tráfico de bienes transportados por aeronaves pertenecientes a líneas comerciales no regulares, por las privadas de uso particular o deportivo y por las que cumplan actividades de taxi aéreo, en lo pertinente, las disposiciones que regulan el tráfico de aeronaves que pertenezcan a líneas regulares de aeronavegación (artículo 41 del CAU).

ART. 52.-

(Tráfico Carretero). Se permitirá entrar y salir del recinto aduanero aeroportuario a los medios terrestres de transporte de cargas, y como máximo, una persona por autogrua 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 entrar al recinto aduanero aeroportuario, la AAC requerirá la documentación aduanera correspondiente. Los medios de transporte terrestres extranjeros con autopropulsión (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 nacional desde el recinto aduanero aeroportuario, con el solo objeto de transportar bienes, pueden permanecer temporariamente en aquéllos, 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 al recinto aduanero aeroportuario, con mercadería de exportación o en tránsito a ser transportada fuera del país sobre ellos mismos.

CAPITULO

REGLAS PARA AGILITAR EL CONTROL EN LOS Y LOS LIMITES DEL AEROPUERTO LIBRE EN LAS DIFERENTES MODALIDADES DE ENTRADA Y SALIDA

**VII
ACCESOS**

ART. 53.-

(Tráfico bajo precinto aduanero). Para agilizar los controles en los accesos del recinto aduanero aeroportuario, la DNA establecerá los procedimientos necesarios para que todas las cargas posibles que ingresen a, o egresen del Aeropuerto Libre, contenerizadas o no, lo hagan bajo precinto aduanero, previamente inspeccionadas o a serlo posteriormente a su paso por los accesos aeroportuarios. Los precintos se fijarán mediante el procedimiento que establezca la AAC, debiendo los medios de transporte adecuarse a este procedimiento.

La AAC podrá impedir el acceso al recinto aduanero aeroportuario, de los medios de transporte que transiten bajo precinto aduanero y no cumplan con el procedimiento de instalación de los precintos.

CAPITULO

REGLAS RELACIONADAS CON EL CONTROL INTERNO DEL RECINTO ADUANERO AEROPORTUARIO

VIII

ART. 54.-

(Obligación del Explotador y/o Operador). El EAIC será directamente responsable por el almacenamiento de los bienes, el mantenimiento de inventarios y 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.

ART. 55.-

(Depósitos de mercaderías nacionales). La introducción de mercaderías nacionales o nacionalizadas desde el territorio aduanero nacional cuyo único destino sea la exportación, serán depositadas dentro del recinto aduanero aeroportuario, en áreas especialmente habilitadas para este propósito por el EAIC y previamente autorizadas por la AAC. Dichas mercaderías deberán ser claramente identificadas y documentadas cuando ingresen en el recinto aduanero aeroportuario mediante DUA de Exportación. Cuando la naturaleza de la mercadería requiera un tratamiento especial que dificulte la realización de un DUA de exportación previo al ingreso al recinto aduanero aeroportuario, la AAC resolverá en cada caso la autorización de ingreso mediante la modalidad de Remito. Una vez que la mercadería sea acondicionada y contenerizada se confeccionará el correspondiente DUA de Exportación para la regularización de la operación, en forma previa al embarque de la mercadería hacia terceros países. En todos los casos del presente decreto, las resoluciones de la AAC ocurrirán siempre en concordancia con lo que previamente al respecto disponga la Dirección Nacional de Aduanas

Montevideo, 25 de abril de 2001

VISTO: Lo dispuesto por el artículo 20 de la Ley N° 17.243, de 29 de junio de 2000, que 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.

RESULTANDO:

I) Que por la precitada norma se cometió al Poder Ejecutivo la pertinente reglamentación, a fin de precisar los términos y condiciones en los que se instrumentará el acuerdo entre la sociedad comercial a crearse y la Administración Nacional de Puertos, en el cual, necesariamente, ha de incluirse: a) plazo de 30 años de uso de las instalaciones; b) tarifa máxima a percibir de los usuarios y canon a pagar a la ANP; c) captación de un mínimo de actividad; d) obligación de realizar las inversiones necesarias para brindar el servicio.

II) Que el precepto legal referido estableció, además, las siguientes exigencias: a) participación de la ANP en la integración del capital de la sociedad; b) previsión de las bases para el texto de estatuto social; c) representación de la ANP en el directorio de la sociedad, con dos miembros; d) emisión de acciones al portador, con subasta u oferta pública de las mismas en el mercado de valores, para la representación del capital privado; e) cumplida la subasta u oferta pública, la sociedad deberá presentar, previo a su designación con la aprobación del Poder Ejecutivo "un operador de técnica operativa portuaria" con solvencia y experiencia adecuadas.

CONSIDERANDO:

I) Que a los efectos de cumplir con el mandato legal y cubrir, del modo más conveniente, los requisitos previstos, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas confeccionó un documento que incluye el Régimen de Gestión de la Terminal, el cual se estima oportuno aprobar.

II) Que dicho Régimen de Gestión orienta sus objetivos hacia la prestación de servicios confiables de alta calidad y al mínimo costo para el usuario final, promoviendo, a su vez, el desarrollo del comercio exterior del país, así como hacia el posicionamiento en el ámbito regional del Puerto de Montevideo como puerto de trasbordo de cargas con origen o destino internacional.

ATENTO: a lo expuesto, a lo dispuesto por el inciso 31 del artículo 188 de la Constitución de la República, la Ley de Puertos N° 16.246 de 8 de abril de 1992, y la Ley N° 15.785 de 4 de diciembre de 1985, en la redacción dada por las leyes N° 15.903 de 10 de noviembre de 1987 y N° 15.928 de 22 de diciembre de 1987, a la conformidad prestada por la Corporación Nacional para el Desarrollo con fecha 30 de octubre de 2000, a los informes producidos por los servicios portuarios (División Hacienda, División Operaciones Marítimas, División Comercial, División Planificación e Inversiones, División Asuntos Jurídicos y la Gerencia General), a lo resuelto por el Directorio de la Administración Nacional de Puertos (ANP) con fecha 1° de noviembre de 2000 y a lo informado por los Servicios Jurídicos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas;

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA
D E C R E T A:

Artículo 1º. La administración, construcción, conservación y explotación de una Terminal de Contenedores en el Puerto de Montevideo, en régimen de Puerto Libre, serán efectuadas por una sociedad integrada por la ANP y capitales privados.

Artículo 2º. Constitución de la sociedad.

2.1 Se constituirá una Sociedad Anónima cuyo capital estará representado por acciones al portador e integrado por la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) y la Administración Nacional de Puertos (ANP).

2.2 En el acto de la constitución de la sociedad se establecerá que la CND será titular de las acciones "Serie A" por un total del ochenta por ciento (80%) del paquete accionario; y la ANP será titular de las acciones "Serie B", por un total del veinte por ciento (20%) del paquete accionario de la sociedad.

2.3 El plazo para que la CND y la ANP constituyan la referida Sociedad será de dos (2) meses a partir de la fecha del presente Decreto.

2.4 El texto del estatuto de la sociedad anónima, se ajustará al proyecto que se detalla en el "Régimen de Gestión" que se aprueba como complemento del presente Decreto (Artículo 7°).

Artículo 3°. Contrato de gestión integral.

3.1 La Sociedad Anónima firmará un contrato con la ANP para efectuar la gestión integral de la Terminal por un plazo de treinta (30) años, de acuerdo al modelo de contrato que se incluye en el "Régimen de Gestión" (Artículo 7°). El contrato se firmará en el plazo más breve posible luego de constituida la Sociedad y adquirirá vigencia una vez aprobado por el Poder Ejecutivo.

3.2 La Sociedad Anónima (o Contratista, una vez firmado el contrato de gestión integral y éste sea aprobado por el Poder Ejecutivo) deberá habilitarse como prestador de servicios portuarios, previamente a la asunción de la gestión integral de la Terminal.

Artículo 4°. Subasta de las acciones de la CND, garantía y capital.

4.1 Una vez firmado y aprobado por el Poder Ejecutivo el contrato de gestión integral, la CND someterá a consideración del Banco Central la subasta de la totalidad de las acciones de la Serie A en Bolsa de Valores habilitada por el Banco Central (en adelante Bolsa de Valores). En el caso que la modalidad de subasta que se efectúe configurara oferta pública, la subasta se adecuará a las exigencias del Decreto N° 344/96, de 28 de agosto de 1996, en cuanto a información y documentación. Una vez cumplidos los trámites referidos, la subasta de la totalidad de las acciones de la Serie A se efectuará en el menor plazo posible.

Se dará la más amplia publicidad al referido acto y se brindará la información prevista en la normativa aplicable al mercado de valores.

4.2 La ANP, a través de su División Gerencia Comercial, ofrecerá a los interesados en adquirir las acciones de la CND en la subasta y a las firmas interesadas en actuar en calidad de Operador Especializado, según se establece en el "Régimen de Gestión" (Artículo 7°), la información disponible respecto de la Terminal de Contenedores, a saber: (i) infraestructura y superestructura existentes (planos y documentos técnicos); (ii) demanda atendida y mediciones de desempeño; (iii) proyecciones de tráfico, estudios de planificación y desarrollo del Puerto de Montevideo; (iv) desempeño financiero de la ANP (balances); y (v) un compendio de la normativa portuaria de mayor relevancia.

4.3 Las acciones Serie A, propiedad de la CND, serán subastadas al mejor postor en la Bolsa de Valores en un solo acto, con una base de dos millones de Dólares USA (US\$ 2.000.000).

4.4 El adquirente de las acciones Serie A abonará, en el acto (según normas de la Bolsa de Valores), el veinte por ciento (20%) del precio resultante de la subasta, en alguna de las siguientes formas: (i) efectivo; (ii) cheque o letra de cambio, a satisfacción de la Bolsa de Valores y ejecutable en plaza.

4.5 En el plazo de DIEZ (10) días hábiles posteriores al de la subasta, el adquirente del paquete accionario de la CND (Serie A) abonará el ochenta por ciento (80%) restante y constituirá la "Garantía de Contratación del Operador Especializado, Realización de Inversiones Iniciales e Integración de Capital" en el marco de lo previsto en el "Régimen de Gestión" (Artículo 7°), ocasión en la que se le entregarán las acciones.

4.6 La "Garantía de Contratación del Operador Especializado, Realización de Inversiones Iniciales e Integración de Capital" será de doce millones de Dólares USA (US\$ 12.000.000) a favor de la ANP, constituida en alguna de las siguientes formas: (i) efectivo; (ii) valores públicos; (iii) aval bancario o seguro de fianza, otorgado por una institución de primera línea con filial en plaza, a entera satisfacción de la ANP. La Garantía será presentada en la Oficina de Caja y Bancos de la ANP. En el caso que la Garantía no se constituya en efectivo, se requerirá su previa presentación en la Asesoría Jurídica de la ANP (Sección Notarial) para recabar su conformidad, constituyendo ello un requisito previo indispensable para que la misma sea aceptada por la Oficina de Caja y Bancos.

4.7 Esta Garantía tiene por objeto asegurar: (i) la contratación del Operador Especializado en tiempo y forma; (ii) la suscripción e integración de capital por parte de los titulares de acciones, según se indica en el Numeral 4.9 de este Artículo; y (iii) la realización y habilitación de obras, así como la adquisición y puesta en operación de equipos y sistemas, tal como se prevé en el "Régimen de Gestión" (Artículo 7°).

4.8 La referida "Garantía de Contratación del Operador Especializado, Realización de Inversiones Iniciales e Integración de Capital" será mantenida hasta que se hayan satisfecho todos los requerimientos cuyo cumplimiento tiene por objeto asegurar (Numeral 4.7 de este Artículo). Cumplidos todos los requisitos la citada garantía será devuelta a el/los adquirente/s de las acciones de la Serie A o dejada sin efecto, según corresponda.

4.9 En un plazo máximo de TREINTA (30) días calendario de efectuada la subasta, se deberá suscribir un capital de seis millones de Dólares USA (US\$ 6.000.000) de la siguiente forma:

(1) Cuatro millones ochocientos mil Dólares USA (U\$S 4.800.000) a cargo de el/los titulares de las acciones Serie A.

(2) Un millón doscientos mil Dólares USA (U\$S 1.200.000) a cargo del titular de las acciones Serie B, integrado con equipos para movilización de contenedores propiedad de la ANP y acorde al avalúo efectuado por la misma. Este avalúo no podrá ser objeto de revisión por parte de la Sociedad o por parte de los titulares de acciones de la misma.

La integración del referido capital deberá cumplirse en un plazo máximo de CIENTO OCHENTA (180) días calendario de efectuada la subasta de acciones.

4.10 La CND, el MTOP y la Administración Nacional de Educación Pública (ANEP) convendrán el procedimiento para destinar el producido de la venta de acciones a la construcción de edificios de educación pública. El MTOP actuará como ejecutor de las obras referidas que serán dispuestas por la ANEP.

4.11 La CND formalizará un convenio con la Bolsa de Valores a los fines de viabilizar la subasta en los términos expuestos.

Artículo 5º. Asunción de la Gestión Integral. Una vez abonado el precio de las acciones y constituida la "Garantía de Contratación del Operador Especializado, Realización de Inversiones Iniciales e Integración de Capital", la asunción de la gestión integral de la Terminal y adquisición del carácter de Contratista Operador de Terminal, requiere que se cumplan las siguientes condiciones:

(a) El Contratista deberá: (i) presentar su propuesta de contratación del correspondiente Operador Especializado con el respectivo modelo de contrato ante la ANP, la que lo cursará con su informe al Poder Ejecutivo; (ii) obtener la respectiva aprobación del Poder Ejecutivo; y (iii) firmar el respectivo contrato aprobado. Para ello, el Contratista cumplirá los requisitos y procedimientos establecidos para contratar el Operador Especializado según se establece en el "Régimen de Gestión" (Artículo 7º).

(b) El Contratista deberá presentar una "Garantía de Cumplimiento de Contrato" de cinco millones de Dólares USA (U\$S 5.000.000) a favor de la ANP, constituida en alguna de las siguientes formas: (i) efectivo; (ii) valores públicos; (iii) aval bancario o seguro de fianza, otorgado por una institución de primera línea con filial en plaza, a entera satisfacción de la ANP. La Garantía será presentada en la Oficina de Caja y Bancos de la ANP. En caso que la Garantía no se constituya en efectivo, se requerirá su previa presentación en la Asesoría Jurídica de la ANP (Sección Notarial) para recabar su conformidad, constituyendo ello un requisito previo indispensable para que la misma sea aceptada por la Oficina de Caja y Bancos. Esta Garantía se afectará a todos los efectos previstos en el "Régimen de Gestión" (Artículo 7º) y se ajustará anualmente de acuerdo al procedimiento establecido en el mismo. Esta Garantía se mantendrá vigente por todo el plazo del contrato de gestión integral bajo la responsabilidad del Contratista y será devuelta al mismo cuando se hayan cumplido todas las obligaciones del contrato y una vez que haya sido aprobada el Acta de Recepción de las Instalaciones. Si la Garantía se emitiera con fecha determinada de vencimiento previa a la finalización de las obligaciones, el Contratista deberá proceder a su renovación o sustitución con una antelación mínima de TREINTA (30) días previos a su vencimiento. El incumplimiento de la precitada obligación dará lugar a la ejecución de la garantía vigente. Los recursos necesarios para el cumplimiento de esta obligación, serán aportados por el/los adquirente/s de las acciones de la Serie A.

(c) El Contratista deberá ser habilitado como empresa prestadora de servicios portuarios, en las categorías correspondientes a los servicios a prestar en las instalaciones de la Terminal. En tal sentido, deberá presentar la solicitud de habilitación cumpliendo con los requisitos previstos en el "Régimen de Gestión" (Artículo 7º).

Las condiciones establecidas en los literales (a), (b) y (c) precedentes, deberán cumplirse en un plazo máximo de NOVENTA (90) días calendario, contados a partir de la subasta de las acciones de la Serie A.

Artículo 6º. Delimitación de la Terminal.

Los límites de la Terminal, las áreas y longitud de muelle, la infraestructura e instalaciones, los accesos, las características de la grúa de muelle, las instalaciones eléctricas y las instalaciones auxiliares, serán los especificados en el Anexo A del "Régimen de Gestión" (Artículo 7º).

Artículo 7º. Régimen de la Gestión de la Terminal.

Apruébase el "Régimen de Gestión" contenido en el Documento Complementario del presente Decreto y sus ocho Anexos (individualizados con letras desde la A hasta la H inclusive), todo lo cual se considera parte integrante de este Decreto. Dicho Documento Complementario incluye el marco general en que se desarrollará la gestión integral, formalidades para la constitución e integración de la sociedad anónima, prestación de servicios en la Terminal, condiciones técnicas y económicas, procedimiento de habilitación y demás aspectos que regirán la gestión de una Terminal de Contenedores en el Puerto de Montevideo. Esta documentación complementaria estará a disposición de los interesados en forma gratuita en la División Gerencia Comercial de la ANP.

Artículo 8º. Las respuestas a consultas sobre la interpretación del presente Decreto serán publicadas en la página WEB de la ANP: www.anp.com.uy.

Artículo 9º. El presente Decreto entrará en vigencia el día inmediato siguiente al de su publicación en el Diario Oficial.

Artículo 10º. Comuníquese, publíquese, etc.

DOCUMENTO COMPLEMENTARIO

TERMINAL DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE MONTEVIDEO "REGIMEN DE GESTION"

SECCION 1. MARCO GENERAL.

1.1 Objeto.

El presente "Régimen de Gestión" establece las condiciones jurídicas, técnicas y económicas en que se desarrollará la gestión integral, incluyendo las actividades de explotación comercial, administración, construcción y conservación, de una Terminal de Contenedores en el Puerto de Montevideo (en adelante simplemente Terminal) constituida por el denominado Muelle de Escala, Playa de Almacenamiento e instalaciones conexas.

Las previsiones contenidas en este "Régimen de Gestión" tienen por objetivos principales:

(a) Lograr que la Terminal preste servicios de alta calidad, confiables y al mínimo costo para el usuario final, favoreciendo a su vez el desarrollo del comercio exterior del Uruguay.

(b) Posicionar en el ámbito regional al Puerto de Montevideo como puerto de trasbordo de las cargas con origen o destino internacional.

La definición y delimitación física de la Terminal, con los elementos que se integran a la gestión integral de la misma, se presentan en el Anexo A.

El Glosario de los términos utilizados en este Régimen se presenta en el Anexo B.

1.2 Contratista Operador de Terminal.

El Contratista Operador de Terminal será la persona jurídica que ha asumido la gestión integral de la Terminal una vez conformada una sociedad de derecho privado, firmado el contrato de gestión integral (en adelante contrato de gestión) y cumplidos los demás requisitos jurídicos, técnicos y económicos, en los términos y condiciones que se establecen en el presente reglamento.

La sociedad de derecho privado es una Sociedad Anónima, cuyas acciones son de propiedad de titulares privados y de un titular público (Administración Nacional de Puertos, en adelante ANP) según se define en este reglamento.

El Contratista asumirá la gestión integral de la Terminal en las condiciones que se establecen en este Régimen y en las normas aplicables, siendo responsable de la prestación de todos los servicios en la Terminal.

1.3 Operador Especializado.

El Contratista Operador de Terminal deberá efectuar la gestión integral de la Terminal contando con el apoyo de un Operador Especializado (firma especializada en operación de terminales de contenedores), a efectos de alcanzar una óptima capacidad para asegurar los más altos estándares de calidad y eficiencia en la prestación de los servicios. La vinculación del Contratista con el Operador Especializado se efectuará mediante un contrato específico.

Para ello, el Contratista deberá presentar a la ANP, para su aprobación por el Poder Ejecutivo, un Operador Especializado con experiencia en operación de terminales de contenedores, en las condiciones que se establecen en la Sección 2.

1.4 Garantías.

1.4.1 Garantía de Contratación del Operador Especializado, Realización de Inversiones Iniciales e Integración de Capital.

Se constituirá una "Garantía de Contratación del Operador Especializado, Realización de Inversiones Iniciales e Integración de Capital" de doce millones de Dólares USA (U\$S 12.000.000) a favor de la ANP, en la forma y condiciones establecidas en la presente reglamentación.

Esta Garantía tiene por objeto asegurar: (i) la contratación del Operador Especializado en tiempo y forma; (ii) la realización y habilitación de obras, así como la adquisición y puesta en operación de equipos y sistemas, tal como se prevé en este "Régimen de Gestión"; y (iii) la suscripción e integración de capital por parte de los titulares de la Serie A, en las condiciones que se establecen en la presente reglamentación.

La referida "Garantía de Contratación del Operador Especializado, Realización de Inversiones Iniciales e Integración de Capital" será mantenida hasta que se hayan cumplido todos los requisitos precedentemente señalados.

1.4.2 Garantía de Cumplimiento de Contrato.

El Contratista deberá constituir una "Garantía de Cumplimiento de Contrato" de cinco millones de Dólares USA (U\$S 5.000.000) a favor de la ANP, de acuerdo a lo establecido en la presente reglamentación.

La Garantía se ajustará anualmente de acuerdo al procedimiento establecido en el Numeral 4.21.

Esta Garantía se afectará al cumplimiento de las obligaciones del Contratista con la ANP.

Esta Garantía se mantendrá vigente durante todo el plazo del contrato de gestión bajo la responsabilidad del Contratista y será devuelta al mismo, al término del plazo del contrato y una vez que haya sido labrada y aprobada el Acta de Recepción de las Instalaciones, de acuerdo con lo previsto en el Numeral 5.6.

SECCION	2.	OPERADOR	ESPECIALIZADO.	
2.1	Contratación	del	Operador	Especializado.

El Contratista deberá ser apoyado, durante todo el plazo del contrato de gestión, por un Operador Especializado que cuente con sólida capacidad técnica y amplios antecedentes en gestión de Terminales Especializadas de Contenedores, así como sólida capacidad económica.

El Operador Especializado tendrá a su cargo, como mínimo, las siguientes funciones y responsabilidades: (i) el gerenciamiento de la Terminal; (ii) la provisión y aplicación de técnicas de gestión de Terminales de Contenedores, especialmente en materia de mercadeo y operación portuaria (incluyendo el suministro de un sistema informático operacional); y (iii) asesoramiento en ingeniería y economía de transporte y puertos.

Las funciones operativas que no sean contratadas con el Operador Especializado, podrán ser cumplidas por el Contratista en alguna de las siguientes formas: (i) con recursos materiales puestos a disposición por la ANP (según se prevé en este Régimen), más los recursos humanos y materiales propios que sean necesarios para la operación; (ii) con recursos materiales puestos a disposición por la ANP (según se prevé en este Régimen) y los adquiridos por el Contratista acorde con las inversiones mínimas exigidas en el presente Régimen, más los recursos humanos y materiales complementarios proporcionados por un Operador Portuario de contenedores mediante un subcontrato específico; o (iii) mediante una combinación de las modalidades señaladas.

En cualquier caso, la organización del Contratista asegurará que todas las operaciones queden bajo el control de la gerencia que estará a cargo del Operador Especializado.

2.1.1 Condiciones de selección y contratación.

La selección y contratación del Operador Especializado deberá contemplar:

(1º) Capacidad técnico-operativa.

El Operador Especializado deberá contar con experiencia en gestión integral y en la operación de terminales portuarias especializadas de contenedores no inferior a OCHO (8) años dentro del período 1991-2000. Asimismo, el Operador Especializado deberá demostrar fehacientemente una movilización (carga y/o descarga) promedio para ese período, no inferior a DOSCIENTOS MIL contenedores por año (200.000 contenedores/año) y al menos CIEN MIL contenedores por año (100.000 contenedores/año) en una Terminal para el período referido.

Para el caso de una empresa "holding" o controlante, se tomarán en cuenta los antecedentes técnico-operativos de la empresa subsidiaria o controlada que los posea, siempre que se asegure la participación de ésta última en el aporte efectivo de la experiencia técnica y operativa mediante un contrato específico con validez para todo el plazo de

contratación del Operador Especializado.

(2º) Capacidad económico-financiera.

El Operador Especializado deberá contar con un Patrimonio Neto, correspondiente al último ejercicio, no inferior a DIEZ MILLONES de Dólares USA (U\$S 10.000.000), según balance confeccionado de acuerdo a Normas Internacionales de Contabilidad y auditado.

El Patrimonio Neto de un grupo de empresas se determinará sumando entre sí los Patrimonios Netos de cada una, ponderados por el porcentaje de participación correspondiente.

(3º) Suscripción del contrato.

El contrato entre el Contratista y el Operador Especializado, deberá ser firmado por el Operador Especializado por sí o mediante una filial nacional con responsabilidad solidaria de la casa matriz.

(4º) Condiciones contractuales.

El contrato entre el Contratista y el Operador Especializado deberá permitir al Contratista disponer de los medios para alcanzar los objetivos previstos en el objeto de este Régimen (Numeral 1.1).

En particular, el contrato incluirá, en forma clara e inequívoca, la definición de los siguientes aspectos:

(a) El Plan de Negocios previsto por el Contratista y el Operador Especializado a los efectos del cumplimiento de los objetivos de este Régimen. En este Plan se explicitarán los mercados a los que se orientará la oferta de servicios de la Terminal, incluyendo: (i) demanda a atender, contenedores y mercaderías, según origen y destino de las mismas; (ii) tipologías de los buques, según origen y destino de los mismos.

(b) Los servicios que estarán a cargo, respectivamente, del Contratista y del Operador Especializado y, asimismo, sus respectivas responsabilidades en la gestión integral de la Terminal.

(c) Los medios materiales (equipamientos, sistemas informáticos, etc.) y humanos (técnicos, administradores, etc.) que el Contratista y el Operador Especializado aportarán para el cumplimiento de los servicios a su cargo.

(d) Los compromisos que asumen el Contratista y el Operador Especializado en cuanto al cumplimiento de los estándares para la actividad de la Terminal exigidos en este Régimen, en cuanto a: (i) operación (productividad, rendimientos, capacidad, etc.); (ii) seguridad operacional; (iii) seguridad ambiental; y (iv) Plan de Calidad y gestión para su cumplimiento.

(e) La previsión de la oportuna habilitación del Operador Especializado, en caso que éste asuma directamente la prestación de servicios incluidos en la gestión de la Terminal (cumpliendo el procedimiento de habilitación previsto en el Anexo C de este Régimen).

(f) La estructura organizativa del Contratista a efectos de permitir el cumplimiento de las responsabilidades del Operador Especializado, incluso en caso de eventuales subcontratos entre el Contratista y otros Operadores para el cumplimiento de las obligaciones operativas y sus consiguientes responsabilidades.

(g) El programa de capacitación del personal que asegure su idoneidad para el trabajo en las operaciones de la Terminal.

(h) Garantía de cumplimiento de contrato.

(5º) Plazo del contrato.

El contrato entre el Contratista y el Operador Especializado deberá cubrir un plazo mínimo de DIEZ (10) años y estará sujeto a rescisión con autorización del Poder Ejecutivo. Sin perjuicio de ello, durante todo el plazo del contrato de gestión el Contratista deberá contar con el apoyo de un Operador Especializado cumpliendo todas las condiciones previstas en este Régimen.

(6º) Firma del contrato.

El contrato entre el Contratista y el Operador Especializado deberá ser formalizado y firmado dentro de un plazo máximo de NOVENTA (90) días calendario a partir del acto de integración a la sociedad de accionistas privados (subasta de acciones de la CND).

El no cumplimiento de este requisito por causas imputables al Contratista, dará derecho a la ANP a ejecutar la "Garantía de Contratación del Operador Especializado, Realización de Inversiones Iniciales e Integración de Capital" y a declarar rescindido el contrato de gestión.

2.1.2 Procedimiento de propuesta y contratación.

El procedimiento de propuesta y contratación será el siguiente:

(a) El Contratista deberá presentar a la ANP su propuesta de contratación de un Operador Especializado que cumpla los requisitos establecidos en este Régimen, debidamente identificado y con el respectivo proyecto de contrato, dentro de un plazo máximo de TREINTA (30) días calendario a partir de la subasta.

La presentación de antecedentes técnico-operativos e información económico-financiera del Operador Especializado contemplará los requisitos de forma y contenido previstos en el Anexo F.

(b) La ANP y el Poder Ejecutivo dispondrán de un plazo total de VEINTE (20) días calendario a contar desde el siguiente al de la presentación de la propuesta para aprobar o denegar la misma.

La denegatoria sólo procederá en caso de incumplimiento de los extremos requeridos en el Numeral 2.1.1. En caso de denegatoria, el Contratista dispondrá de un nuevo plazo de QUINCE (15) días calendario para subsanar las observaciones, en cuyo caso la ANP y el Poder Ejecutivo en un plazo adicional de QUINCE (15) días calendario dispondrán la aceptación o la denegación definitivas.

(c) El Contratista deberá firmar el respectivo contrato con el Operador Especializado, una vez obtenida la aprobación de la propuesta de contratación del Operador Especializado por el Poder Ejecutivo.

La firma del contrato entre el Contratista y el Operador Especializado es condición ineludible para que el Contratista pueda asumir la gestión integral de la Terminal.

Con autorización del Poder Ejecutivo, el Contratista podrá rescindir el contrato con el Operador Especializado cuando se verificaran incumplimientos de éste a las condiciones pactadas.

En el caso de rescisión del contrato, el Contratista presentará, en un solo acto, la solicitud de remoción del Operador Especializado con la justificación respectiva y la solicitud de su sustitución por un nuevo Operador Especializado, para lo cual cabrán los mismos requisitos, formalidades y plazos que en el proceso de autorización original.

Asimismo, por lo menos SEIS (6) meses antes de la fecha de vencimiento del contrato con el Operador Especializado, el Contratista deberá presentar su propuesta de renovación o sustitución del mismo. Para ello, se cumplirán los mismos requisitos, formalidades y plazos que en el proceso de autorización original.

SECCION 3. PRESTACION DE SERVICIOS EN LA TERMINAL.

3.1 Condiciones Generales.

Los servicios se prestarán durante las veinticuatro (24) horas del día y durante todos los días del año, si la demanda así lo requiere.

La Terminal será una Terminal pública, en el sentido que el Contratista estará obligado a prestar servicios a todos los usuarios que los soliciten, en las condiciones establecidas en este Régimen.

Ello no impedirá que el Contratista pueda realizar contratos especiales con clientes a partir de tráficos asegurados o servicios regulares. Tampoco lo obligará a la prestación de servicios a clientes morosos; estos casos serán comunicados a la ANP.

3.2 Objetivos.

La gestión de la Terminal deberá asegurar un servicio de alta calidad, confiable y al mínimo costo para el usuario final, favoreciendo a su vez el desarrollo del comercio exterior del Uruguay.

Asimismo, la gestión de la Terminal apuntará a posicionar al Puerto de Montevideo como puerto de trasbordo regional, en condiciones de competir con las terminales de otros países, así como complementarse con los puertos fluviales, para la captación de cargas de tránsito o transbordo con origen o destino regional.

Estos objetivos constituirán la guía rectora para la actuación del Contratista y para el Estado, sirviendo de apoyo a toda interpretación que fuera necesaria de este Régimen y sus normas complementarias, así como del contrato de gestión.

3.3 Servicios a prestar.

Los servicios a prestar por el Contratista en la Terminal, en el marco del contrato de gestión, comprenden:

(a) Servicios al Buque:

Uso de muelle; amarre y desamarre; suministros; recolección de residuos.

(b) Servicios a la Mercadería y conexos:

Carga, descarga, estiba, desestiba, reembarque y remoción, movilización, depósito, almacenamiento, consolidación, desconsolidación, reparación, limpieza y cualesquiera otros conexos referentes a contenedores y a la carga en ellos contenida.

Estos servicios se prestarán en Régimen de Puerto Libre (Artículos 2º y 3º de la Ley de Puertos y Reglamento de Puerto Libre).

Todo buque que transporte contenedores podrá operar en la Terminal. Se admitirá, además de la operación con contenedores, la movilización en el muelle de la Terminal de otras cargas según se establece en el Numeral 3.4, pero no podrán utilizarse las instalaciones de la Terminal para prestar servicios al pasaje o servicios a la mercadería para cargas diferentes a las especificadas en este Régimen.

Todos los servicios a prestar en la Terminal serán de exclusivo cargo y responsabilidad del Contratista.

3.4 Operaciones con carga no contenerizada.

Salvo circunstancias expresamente permitidas por la ANP, no se podrá realizar en la Terminal operaciones con carga general no contenerizada, carga a granel y otras que no sean de contenedores, preservando la especialización de dicha Terminal.

No se requerirá autorización expresa de la ANP para movilizar carga general no contenerizada, a condición de que la carga general no supere las DOSCIENTAS (200) toneladas por operación, en los siguientes casos: (i) buques portacontenedores con operaciones de más de DOSCIENTOS (200) contenedores cargados y/o descargados en la Terminal; y (ii) buques de carga fluviales o fluvio-marítimos con operaciones de más de CINCUENTA (50) contenedores cargados y/o descargados en la Terminal.

3.5 Marco de competencia interna.

La Terminal prestará servicios en condiciones de libre competencia con otros operadores que actúen en otros muelles del Puerto de Montevideo.

SECCION 4. CONDICIONES DE GESTION DE LA TERMINAL.

4.1 Comienzo de la Gestión Integral.

El Contratista tomará posesión de la Terminal una vez cumplidos los trámites y requisitos establecidos en este Régimen y en el contrato de gestión.

Una vez que el Contratista haya firmado contrato con el Operador Especializado, haya depositado la "Garantía de Cumplimiento de Contrato" y haya sido habilitado como empresa prestadora de servicios, la ANP y el Contratista firmarán el Acta de Entrega de las Instalaciones (acta notarial) en un plazo máximo de CINCO (5) días hábiles.

El Contratista asumirá la gestión de la Terminal, con todos sus derechos y obligaciones, al día siguiente de otorgada el Acta de Entrega de las Instalaciones.

4.2 Entrega de las instalaciones e inventario de contenedores.

La ANP entregará al Contratista el área terrestre de la Terminal para su ocupación y uso, la grúa de muelle con los repuestos en existencia en ese momento y demás instalaciones otorgadas, en el estado de conservación en que se encuentren a la fecha de entrega.

Dicha entrega se hará constar en el Acta de Entrega de las Instalaciones firmada por el Contratista y la persona o personas que la ANP designe. En el acta se efectuará un inventario detallado de las instalaciones y bienes objeto del contrato de gestión integral.

Simultáneamente, se efectuará un inventario conjunto entre la ANP y el Contratista respecto de los contenedores en existencia en la Terminal, labrándose un Acta de Inventario de Contenedores (acta notarial) donde se detallarán como mínimo las características de los contenedores, marca, número, precinto y demás informaciones pertinentes, firmando ambas partes de conformidad.

A partir de la fecha del inventario, el Contratista asume la responsabilidad por los contenedores en existencia, acordando con la ANP el pago de las tarifas devengadas hasta ese momento.

El Contratista podrá no hacerse cargo de aquellos contenedores cuyo plazo de almacenamiento supere los NOVENTA (90) días sin que su consignatario haya solicitado la correspondiente renovación.

La ANP comunicará, con antelación suficiente a la entrega de las instalaciones, el cambio de administración a producirse en la Terminal, a efectos de informar a los interesados.

4.3 Plazo del contrato de gestión.

El plazo del contrato de gestión será de TREINTA (30) años, a partir de la firma del contrato entre la Sociedad Anónima y la ANP.

4.4 Responsabilidad del Contratista.

Todos los servicios que el Contratista preste en la Terminal, serán por su cuenta y riesgo, bajo su total y exclusiva responsabilidad.

El Estado y la ANP en ningún caso serán responsables de las obligaciones contraídas por el Contratista, ni de los daños y perjuicios causados por éste a terceros.

El Contratista será responsable de la inviolabilidad de los contenedores a su cargo, debiendo disponer las respectivas medidas de control en la recepción y entrega de los mismos.

El Contratista deberá mantener en las instalaciones objeto del contrato de gestión, adecuados sistemas de seguridad en las áreas física, operacional y ambiental. Los referidos sistemas contemplarán las normas de seguridad aplicables en cada área e incluirán planes de contingencia en caso de contaminación e incendio.

Especialmente deberá mantener los requisitos de seguridad y control que le establezca la Dirección Nacional de Aduanas, como exclave aduanero. Desde el momento de la entrega de la Terminal cesará la responsabilidad de la ANP por la seguridad en el citado exclave aduanero que ocupa la Terminal.

El Contratista será responsable de la seguridad y el buen trato de la mercadería, el orden, la vigilancia y la limpieza del área concedida, para lo cual ejercerá debido control de entrada y salida de personas y de mercaderías, cumpliendo las disposiciones de carácter general y específico existentes o que se dicten en el futuro por parte de las autoridades competentes.

4.5 Cumplimiento de las normas vigentes.

El Contratista deberá cumplir con todas las normas legales y reglamentarias dictadas o a dictarse en materia portuaria, laboral, fiscal, aduanera, de seguridad en el trabajo, preservación del medio ambiente, de seguridad social y de policía. En particular se mencionan al respecto el Reglamento de Operaciones Portuarias y Capitanía de Puerto, la normativa referente a la seguridad de la mercadería, al tránsito de mercaderías peligrosas y a la prevención de la contaminación e incendios, entre otros.

4.6 Capacidad comercial y tráfico comprometido.

4.6.1 Volumen de demanda global mínima.

El Contratista se obliga a captar y atender una demanda mínima, establecida en volumen global de movimientos de carga o descarga, según el cuadro siguiente:

Año DE CONTRATO	CONTENEDORES (1)
1	100.000
5	140.000
10	230.000
15	292.000
20	(2)
25	(2)
30	(2)

Notas:

(1) Comprende contenedores (cajas), llenos y vacíos, en operaciones de carga y/o descarga, independientemente del tipo de operación.

(2) Valores a fijar por el Poder Ejecutivo, a propuesta de ANP, antes del decimoquinto año de contrato, en función de metodologías prospectivas normalmente aceptadas.

Los volúmenes comprometidos para años intermedios se determinarán por interpolación lineal entre los valores más próximos establecidos.

Estos volúmenes servirán para la determinación del Canon mínimo a abonar por el Contratista a la ANP (Numeral 4.10) desde el segundo año de contrato en adelante.

En caso que la evolución tecnológica dé lugar a cambios sustanciales en la tipología o tamaño de los contenedores, se acordará una relación de equivalencia a los efectos del cumplimiento de los volúmenes de demanda mínima a cumplir.

4.6.2 Atención de demanda calificada.

El Contratista se obliga a captar y atender una demanda acorde con los objetivos expuestos para la Terminal (Numeral 1.1 y Numeral 3.2).

En tal sentido, el Contratista deberá orientar su gestión comercial a captar, atender y retener la demanda asociada al comercio de mercaderías de exportación, importación, tránsito o trasbordo, en operaciones de carga/descarga a/de buques portacontenedores afectados a tráficos oceánicos, a efectos de propender a: (i) la exportación/importación en buques directamente a/desde destino; (ii) captar cargas de trasbordo/tránsito.

La orientación comercial del Contratista será especialmente considerada por la ANP; por ello, el Contratista deberá presentar, dentro de los primeros SESENTA (60) días de cada año calendario, un "Informe de Evaluación Comercial de la Terminal" referido al desempeño comercial de la Terminal en el año calendario precedente.

Este Informe incluirá, al menos, la descripción, análisis y evaluación de los siguientes aspectos de gestión: (i) el volumen y composición de la demanda captada y atendida por la Terminal y por las instalaciones competidoras de la región; (ii) la política comercial aplicada y las medidas de desarrollo adoptadas por el Contratista; (iii) el posicionamiento resultante de la Terminal en el "hinterland"; y (iv) el plan de acción diseñado por el Contratista en materia comercial y de desarrollo.

Este Informe será analizado por la ANP, conjuntamente con la evaluación global prevista en el Numeral 4.29.

4.7 Programa de Inversiones Iniciales.

El Contratista deberá realizar las siguientes inversiones mínimas al comienzo de la gestión integral:

(a) Instalación de UNA (1) grúa pórtico de muelle, nueva o en excelentes condiciones certificadas, adicional a la existente en la Terminal, de tipo "post panamax" y tecnológicamente moderna, con una capacidad de transferencia teórica mínima de TREINTA Y CINCO contenedores por hora (35 contenedores/ hora).

(b) Equipamiento de playa de última generación, con una antigüedad máxima de TRES (3) años, suficiente para la operación del volumen de contenedores previsto y adecuado al nivel de servicio exigido, así como la implantación de una metodología de recepción, almacenamiento, movilización y despacho de los contenedores, acorde a los estándares internacionalmente aceptables.

(c) Instalación de un sistema informático operacional para apoyo a la gestión y control, destinado a optimizar la operación de la Terminal.

(d) Adecuación del escollero de protección de la actual playa de contenedores y corrección de las posibles fugas de arena del Muelle de Escala.

(e) Dragado del área adyacente al muelle actual de la Terminal, en un ancho mínimo de CINCUENTA (50) metros, a efectos de posibilitar la operación de buques con DIEZ (10) metros (equivalentes a 33 pies) de calado.

El plazo máximo para la ejecución y habilitación de las obras antes previstas así como para la adquisición y puesta en operación de equipos y sistemas, según se ha indicado, se establece en DIECIOCHO (18) meses a partir de la asunción de la gestión de la Terminal por parte del Contratista.

El Contratista, dentro del plazo máximo de UN (1) mes a partir del comienzo de la gestión integral, deberá presentar a aprobación de la ANP el "Programa de Inversiones Iniciales" contemplando los requisitos establecidos precedentemente. El Programa contendrá la descripción y el cronograma de obras y adquisiciones, más la justificación técnica y económica de las obras, equipamientos y sistemas previstos.

La ANP dispondrá de un plazo de QUINCE (15) días calendario para aprobar o realizar observaciones al Programa propuesto. De no pronunciarse en dicho plazo la propuesta se tendrá por aprobada.

En caso que la ANP efectúe observaciones de carácter técnico, el Contratista dispondrá de un plazo adicional de QUINCE (15)

días calendario para subsanarlas.

Durante el plazo inicial máximo de DIECIOCHO (18) meses a partir de la asunción de la gestión integral y sólo hasta tanto se incorporen los equipos previstos en el "Programa de Inversiones Iniciales", el Contratista podrá operar transitoriamente con equipamiento propio o arrendado, nuevo o usado.

4.8 Programa de Inversiones de Desarrollo.

4.8.1 Criterios de planificación.

El Contratista deberá proyectar y efectuar inversiones de desarrollo de la Terminal, relacionadas, al menos, con:

(a) Ampliación del frente de atraque de la Terminal, a efectos de disponer de nuevos puestos de atraque para buques de ultramar.

(b) Incorporación de nuevas grúas pórtico de muelle.

(c) Ampliación de la playa de almacenamiento de la Terminal.

Estas inversiones deberán planificarse y efectuarse en correlación con la evolución de la demanda mínima comprometida (Numeral 4.6) y la demanda real, manteniendo una calidad de servicio mínima acorde a los estándares internacionalmente aceptables y que contemple, como mínimo, lo siguiente:

(i) Velocidad de carga/descarga media no inferior a VEINTE (20) contenedores por grúa (cada grúa requerida en la operación) y por hora de buque en atraque.

(ii) Coeficiente de ocupación de muelle no superior al SESENTA POR CIENTO (60%) para un puesto de atraque y SETENTA POR CIENTO (70%) para dos puestos de atraque.

4.8.2 Inversiones obligatorias.

El Contratista deberá realizar y habilitar las siguientes inversiones de desarrollo en el transcurso de la gestión de la Terminal:

(a) Ampliación del frente de atraque de la Terminal, a efectos de disponer de DOS (2) puestos de atraque como mínimo. La ampliación del muelle se proyectará con un mínimo de DOSCIENTOS VEINTE (220) metros de longitud, para atender buques de hasta CATORCE (14) metros de calado y su diseño deberá tener presente las directivas de planificación portuaria establecidas por la ANP.

(b) Incorporación de UNA (1) grúa pórtico de muelle nueva, como mínimo, a efectos de disponer de por lo menos TRES (3) grúas en el frente de atraque. Esta grúa será de tipo "post panamax" y tecnológicamente de última generación, con una capacidad de transferencia teórica mínima de TREINTA Y CINCO contenedores por hora (35 contenedores/hora).

El Contratista deberá construir y habilitar el segundo sitio de atraque para buques de ultramar y adquirir y habilitar la tercera grúa pórtico, antes que llegue a cumplirse una cualquiera de las condiciones siguientes:

(i) un movimiento carga/descarga en el actual muelle de ultramar de la Terminal (Muelle de Escala) de CIENTO CINCUENTA MIL (150.000) contenedores por año;

(ii) el plazo de SEIS (6) años a partir del comienzo de la gestión integral.

4.8.3 Elaboración y presentación del Programa.

El Contratista, dentro del plazo máximo de SEIS (6) meses a partir del comienzo de la gestión integral, deberá someter a aprobación de la ANP el "Programa de Inversiones de Desarrollo" para un período de QUINCE (15) años contemplando todos los requisitos establecidos en los apartados 4.8.1 y 4.8.2.

El Programa contendrá la descripción y la justificación técnica y económica de las obras, equipamientos y sistemas previstos.

La ANP dispondrá de un plazo de UN (1) mes para aprobar o realizar observaciones al Programa propuesto. De no pronunciarse en dicho plazo, la propuesta se tendrá por aprobada.

En caso que la ANP efectúe observaciones de carácter técnico, el Contratista dispondrá de un plazo adicional de UN (1) mes para subsanarlas.

Cada CINCO (5) años el "Programa de Inversiones de Desarrollo" deberá ser revisado, de forma que el Programa siempre abarque un período móvil de QUINCE (15) años, para lo cual el Contratista someterá en dichas ocasiones una actualización del mismo a

aprobación de la ANP.

En cada actualización del "Programa de Inversiones de Desarrollo", el Contratista tomará en cuenta la evolución verificada en la tecnología de transporte y portuaria, particularmente en materia de buques y contenedores, medios de estiba/desestiba, transferencia y manipulación, gestión operativa, tramitación, etc., a efectos de optimizar el funcionamiento de la Terminal en términos de los estándares internacionales.

Si el Programa incluyera inversiones a efectos del mejoramiento de los servicios de la Terminal o reinversiones para asegurar la actualización tecnológica de los medios a disposición del Contratista, y si su período de amortización excediera el plazo restante del contrato de gestión y ello fuera aceptado por la ANP, el Contratista tendrá derecho a percibir de la ANP, al final del plazo del contrato de gestión, el valor no amortizado salvo que oportunamente se extendiera dicho plazo posibilitando su recupero.

4.9 Contratación de personal de ANP.

El Contratista deberá emplear obligatoriamente TREINTA (30) funcionarios de ANP de edad inferior a los CINCUENTA (50) años (excluyendo profesionales universitarios), para integrarlos a su plantilla de personal estable sujetos al régimen laboral general.

En caso que el Contratista empleara un número mayor de funcionarios de la ANP, por cada empleado que exceda la cantidad de TREINTA (30) funcionarios se reducirá el monto total del Canon, según se indica en el Numeral 4.10, mientras se mantenga la respectiva relación laboral y hasta un máximo de DIEZ (10) años.

El Contratista podrá seleccionar el referido personal de la plantilla de la ANP y los términos y condiciones de los nuevos empleos serán libremente pactados entre el Contratista y los funcionarios involucrados. La ANP pondrá a disposición del Contratista la información existente que pueda ser de su interés respecto a cargos, funciones y capacitación de los funcionarios de la Terminal o de otras áreas del puerto.

La renuncia a la ANP y el ingreso del referido personal a sus nuevos empleos deberán hacerse efectivos previamente al inicio de la gestión integral de la Terminal a cargo del Contratista.

4.10 Canon.

El Contratista pagará mensualmente a la ANP, por los bienes puestos a su disposición, un Canon consistente en la suma de dos componentes:

(a) Componente 1: Un monto variable y proporcional a los contenedores movilizados en el mes en los muelles de la Terminal, de DIEZ Dólares USA por contenedor (10 U\$S/contenedor), durante todo el plazo del contrato de gestión.

Para la determinación de este Componente se considerarán todos los movimientos de carga o descarga de contenedores en el muelle actual de la Terminal (Muelle de Escala) y en los eventuales sitios de atraque que se incorporen a la gestión integral de la Terminal (segundo puesto de atraque y muelle fluvial), sin considerar los removidos.

(b) Componente 2: Un monto variable y proporcional a los contenedores que se desconsoliden o consoliden en el mes en la Terminal, de TREINTA Dólares USA por contenedor desconsolidado (30 U\$S/contenedor) y de QUINCE Dólares USA por contenedor consolidado (15 U\$S/contenedor), durante todo el plazo del contrato de gestión.

Para la determinación de este Componente se considerarán todos los contenedores desconsolidados y consolidados en el área actual de la Terminal y en las eventuales áreas que se incorporen a la gestión integral de la misma.

El mínimo monto a abonar por concepto de Canon corresponde al monto del Componente 1 asociado al movimiento mínimo comprometido por el Contratista, según se establece en el Numeral 4.6.1.

El monto del Canon mensual a pagar por el Contratista será reducido en SEISCIENTOS Dólares USA por cada funcionario de ANP (600 U\$S/persona) que sea empleado por el Contratista sobre el mínimo exigido, según se establece en el Numeral 4.9.

El establecimiento de este Canon no exime al Contratista del pago de las tarifas o precios que puedan corresponder por la utilización efectiva de servicios que brinde la ANP u otros terceros a quienes se les soliciten.

Los valores del Canon, se ajustarán según el procedimiento de actualización de los valores monetarios, previsto en el Numeral 4.21.

En caso que la evolución tecnológica dé lugar a cambios sustanciales en la tipología o tamaño de los contenedores, se acordará un ajuste en el Canon unitario en relación a la equivalencia que corresponda (acorde a la equivalencia que se adopte para el Numeral 4.6.1).

4.11 Rol de la ANP.

La ANP continuará actuando como Administración y Autoridad Portuaria dentro del ámbito del Puerto de Montevideo, conservando

el rol que actualmente ejerce en el marco de la Ley de Puertos y sus Decretos reglamentarios, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades que se transfieren al Contratista.

La ANP supervisará la ejecución de las obras a realizar por el Contratista y el suministro del equipamiento mínimo estipulado, a efectos de verificar el cumplimiento de las condiciones exigidas al respecto en este Régimen y en el contrato de gestión de la Terminal.

Cualquier modificación permanente o temporaria que el Contratista proyecte realizar en materia de infraestructura, instalaciones y equipamiento, será sometida a la autorización previa de la ANP.

Por su parte, la ANP será responsable por el mantenimiento de los fondos dragados en las condiciones estipuladas en este Régimen.

La ANP velará por el cumplimiento de las condiciones establecidas en el presente Régimen, en particular asegurando que todos los participantes en las operaciones portuarias actúen coordinadamente, en cumplimiento de los objetivos establecidos en la Ley de Puertos y sus Decretos reglamentarios.

4.12 Control de la ANP y del Poder Ejecutivo.

La ANP podrá exigir del Contratista toda la documentación e información necesarias sobre el movimiento operativo de la Terminal, así como realizar los controles que entienda convenientes.

A estos efectos se hace especial mención de lo dispuesto en el Reglamento de la Ley de Puertos (Literal D del Artículo 10º y Artículo 69º), así como lo que se disponga por la ANP o la Dirección Nacional de Aduanas o cualquier otro organismo público, en lo referente a las informaciones a suministrar para el contralor de mercaderías, bienes e instalaciones en el Puerto Libre, de acuerdo a la normativa sobre el mismo, vigente en cada momento.

El Contratista entregará, con la frecuencia y en la forma que se le solicite, detalle de los buques atendidos y de las operaciones efectuadas, con arreglo al modelo que proporcione la Administración y, preferiblemente, a través de una conexión telemática.

La ANP podrá disponer, a su costo, auditorías técnico-operativas de la actividad del Contratista. Asimismo, la ANP se reserva el derecho de efectuar periódicamente o cuando lo estime oportuno, el control de uso y estado de equipos e instalaciones.

De constatare apartamientos importantes a los compromisos de mantenimiento de equipos e instalaciones que afecten el normal desarrollo de las actividades provocando problemas o interferencias graves dentro o fuera de la Terminal, se comunicarán los mismos por escrito al Contratista, quien deberá iniciar las acciones tendientes a corregirlos, estándose para ello a lo dispuesto por el Numeral 4.23 de este Régimen.

El Poder Ejecutivo tendrá facultades de control propias de su competencia.

4.13 Relación del Contratista con los usuarios.

Dentro de los TREINTA (30) días de la fecha de inicio de la gestión integral de la Terminal a cargo del Contratista, éste preparará un Reglamento Operativo de la Terminal" y lo someterá a aprobación de la ANP.

La ANP dispondrá de un plazo de QUINCE (15) días calendario para aprobar o realizar observaciones al Reglamento propuesto. De no pronunciarse en dicho plazo, la propuesta se tendrá por aprobada.

En caso que la ANP efectúe observaciones, el Contratista dispondrá de un plazo adicional de QUINCE (15) días calendario para subsanarlas.

Una vez aprobado, este Reglamento deberá ser de conocimiento público y de aplicación generalizada, siendo de cargo del Contratista su divulgación y publicación.

4.14 Asignación de muelle.

La asignación de muelle será efectuada por el Contratista en base a su organización y prioridades, las que deberán ser de público conocimiento. Para la casuística general, se elaborarán normas de atraque que establecerán las prioridades según tipos de buques y cuyo cumplimiento será supervisado por la ANP.

En el marco expuesto, serán de aplicación los Numerales 10 y 25 del "Reglamento General de Atraque de Buques" de la ANP vigente.

Las normas de atraque elaboradas por el Contratista integrarán el "Reglamento Operativo de la Terminal" a que refiere el Numeral anterior.

4.15**Dragado.**

La ANP será responsable de asegurar, a su cargo, una profundidad que posibilite la navegación de buques con DIEZ (10) metros (equivalentes a 33 pies) de calado en las áreas de acceso y maniobra para los buques que operen en la Terminal.

Por lo menos UNA (1) vez al año, se efectuará un relevamiento hidrográfico (o "batimetría") en las áreas referidas, a efectos de determinar el cumplimiento de este compromiso o, en su caso, los apartamientos constatados.

El Contratista, por su parte, será responsable de asegurar, a su cargo, una profundidad que posibilite la navegación de buques con DIEZ (10) metros (equivalentes a 33 pies) de calado, en el área adyacente al frente de atraque de la Terminal (muelle actual y, oportunamente, su ampliación según el Numeral 4.8.2) en un ancho mínimo de CINCUENTA (50) metros. La/s zona/s de depósito de los materiales dragados deberá ser aprobada por la ANP.

El Contratista incorporará en el "Informe de Evaluación Comercial de la Terminal" (Numeral 4.6.2) correspondiente al tercer año calendario informado y, posteriormente, cada TRES (3) años, un estudio estratégico-comercial de la actividad de la Terminal con las líneas de desarrollo para el trienio siguiente.

Cuando de ese Informe y de los estudios que efectúe la ANP surja, de manera técnicamente fundada, la conveniencia para el Puerto de Montevideo, de una mayor profundidad, la ANP y el Contratista firmarán un Adendo al contrato de gestión de la Terminal con modificaciones en la profundidad a asegurar por la ANP y el Contratista que, para su vigencia, deberá contar con la aprobación del Poder Ejecutivo.

4.16**Precios****y****Tarifas.**

(1) PRECIOS A PERCIBIR POR EL CONTRATISTA.

El Contratista cobrará libremente por los servicios que preste a los usuarios (armadores, cargadores y consignatarios de la mercadería) según la estructura de precios y hasta los valores máximos establecidos en el Anexo G.

Los servicios cuyos precios se establecen en el Anexo G se entenderán comprensivos de todas las actividades sustanciales y auxiliares necesarias para el cumplimiento de la prestación. El Contratista no podrá cobrar a los usuarios ningún precio o cargo por servicios no contemplados en el listado del Anexo G o en eventuales ampliaciones de éste que fueran aprobadas por la ANP y el Poder Ejecutivo. Sólo podrá cobrar por servicios contemplados en dicho Anexo o en sus ampliaciones aprobadas en la forma antes establecida.

El Contratista podrá prestar servicios a la mercadería en el marco de las previsiones de este Régimen (Numeral 3.3), tales como los servicios logísticos, en cuyo caso el Contratista establecerá libremente los precios respectivos.

El Contratista deberá facturar sus servicios exclusivamente al usuario destinatario de los mismos, estando prohibida cualquier facturación de un mismo servicio a más de un cliente.

(2) TARIFAS DE ANP.

Seguidamente, se explicitan las tarifas que la ANP seguirá percibiendo y aquellas que dejará de percibir en relación a los buques que operen en la Terminal y a los contenedores movilizados en ella (según la Estructura Tarifaria aprobada):

(a) Tarifas a percibir por la ANP:

* Tarifa General 1.1 Uso de Puerto, correspondiente al uso del canal de acceso, aguas del puerto y obras de abrigo por los buques que operen en el muelle actual de la Terminal, en un futuro nuevo puesto de atraque o, en su caso, en el muelle fluvial.

* Tarifas 2.1 a 2.5 Específicas, sólo en los casos en que los servicios correspondientes sean efectivamente prestados por la ANP al Contratista o a los usuarios.

* Tarifas Generales 1.4 a la Mercadería, correspondientes a la puesta a disposición de la infraestructura general, a aplicar a la mercadería que se embarque o desembarque utilizando la Terminal.

(b) Tarifas que la ANP deja de percibir:

* Tarifa 1.2 Uso de Muelle.

* Tarifa 1.7 Contenedores.

* Tarifa 2.2 Servicio de Depósito, por toda la mercadería y/o los contenedores que se almacenen en las áreas a concesionar, sea en depósitos abiertos o cerrados;

* Tarifa 2.4 Servicio de Movilización de Contenedores.

4.17 Política Tarifaria de la ANP.

La tarifa vigente a la aprobación del presente Régimen para la mercadería desembarcada (Tarifa 1.4.1, Uso de la Infraestructura) no se incrementará en términos constantes, manteniendo su homogeneidad en los muelles comerciales del Puerto de Montevideo.

Asimismo, mantendrá en vigencia instrumentos de control de costos y de reducción de costos estructurales hasta alcanzar costos de eficiencia compatibles con los estándares internacionales, lo que tenderá a la paulatina reducción de las tarifas.

4.18 Pagos del Canon.

El Canon se devengará a partir del día siguiente al del otorgamiento del Acta de Entrega de las Instalaciones prevista en el Numeral 4.1.

El Canon se abonará mensualmente, correspondiendo abonar el monto producto del volumen de operaciones en el mes (contenedores/mes) por el valor unitario del Canon (U\$S/contenedor) para los Componentes 1 y 2 según corresponda, según se establece en el Numeral 4.10.

El Contratista dispondrá de un plazo de DIEZ (10) días calendario al inicio de cada mes, para hacer efectivo el pago del Canon correspondiente al mes precedente.

4.19 Atrasos en el pago del Canon.

El atraso en el pago del Canon por el Contratista, devengará el interés de mora vigente en ese momento para los servicios tarifados en dólares estadounidenses por la ANP.

Un atraso superior a los TRES (3) meses calendario será considerado falta grave y de SEIS (6) meses calendario será considerado falta muy grave, aplicándose en tales casos las sanciones respectivas.

4.20 Facturación de los servicios.

El Contratista facturará y cobrará por sí, todos los servicios que preste en la Terminal, siempre dentro del contexto de los Precios Máximos establecidos en este Régimen y vigentes al momento de la prestación del servicio, pudiendo ofrecer los descuentos y las rebajas que entienda convenientes.

De acuerdo con lo que se establece en el Reglamento de la Ley de Puertos (Artículo 58), el Contratista se obliga a detallar en su facturación a los usuarios, todos y cada uno de los precios por los servicios prestados, que habrán estipulado libremente en forma previa, respetando el tope de los precios máximos.

La ANP facturará y cobrará directamente las tarifas por servicios generales a la mercadería (ítem 1.4 del Cuerpo Normativo Tarifario) y las que correspondan al buque.

4.21 Actualización de los valores monetarios.

Anualmente, la ANP procederá a la actualización de los precios máximos, cánones y Garantía de Cumplimiento de Contrato, establecidos en dólares USA, teniendo en cuenta tres parámetros: (i) el Índice de Precios al Consumo (IPC) publicado por el Instituto Nacional de Estadística; (ii) la cotización del dólar USA Interbancario vendedor publicada por el Banco Central del Uruguay; y (iii) el Consumer Price Index-All Urban Areas (CPI) elaborado por el Gobierno de los Estados Unidos de América (Bureau of Labor Statistics-BLS).

En un plazo máximo de UN (1) año desde el comienzo del contrato de gestión, el Contratista presentará a la aprobación de la ANP su propuesta para los coeficientes α y β (con $\alpha + \beta = 1$) que corresponden a costos locales y a costos externos, debiendo responder a la estructura global de costos establecida en su proyecto.

El Índice Global (IG) de actualización de los precios máximos, que será igual para todos esos precios, se calculará de la siguiente forma:

$$IG_i = \alpha \cdot (IPC_i / IPC_0) \cdot (US\$_0 / US\$_i) + \beta \cdot (CPI_i / CPI_0)$$

Donde, llamando mes de referencia (MR) al mes anterior al del cumplimiento del año i del contrato de gestión:

IG_i es el Índice Global de actualización de los precios máximos a regir en el año i+1, del contrato de gestión.

IPCi es el IPC correspondiente al MR.

US\$ cotización del dólar USA interbancario vendedor al último día hábil correspondiente al MR.

CPIi Consumer Price Index-All Urban Areas, correspondiente al MR.

Los valores con sub-índice 0 corresponden al mes anterior a la aprobación de este Régimen.

El monto a abonar por el Contratista por concepto de Canon se actualizará, en los mismos períodos que sean autorizados para el ajuste de los precios máximos que podrá percibir el Contratista por sus servicios y con el índice de ajuste que corresponda a dichos precios máximos.

Si dentro del período del contrato de gestión se dan causas no previstas en estas Bases, ajenas a la voluntad del Contratista e imputables a la Administración, que modifiquen sustancialmente su estructura de costos, éste podrá plantear la situación a la ANP aportando un estudio técnico-económico que analice las modificaciones ocurridas y justifique la necesidad de modificaciones contractuales. En tanto el estudio presentado por el Contratista demuestre en forma técnicamente fundada e indiscutible la situación planteada, la ANP y el Contratista acordarán, sujeto a la aprobación del Poder Ejecutivo, las modificaciones contractuales pertinentes a efectos de recomponer la ecuación económica del Contratista.

4.22 Requerimientos para la ejecución de inversiones.

(a) PROYECTO DEFINITIVO.

Una vez asumida la gestión de la Terminal, el Contratista deberá proceder a realizar el proyecto ejecutivo de las obras y detalle de las adquisiciones correspondientes al "Programa de Inversiones Iniciales" para los primeros DIECIOCHO (18) meses de gestión de la Terminal, proyecto que deberá someter a la aprobación de la ANP, dentro de un plazo máximo de NOVENTA (90) días, contados a partir del inicio de la asunción de la gestión integral.

Para el resto de las obras previstas en el "Programa de Inversiones de Desarrollo", se deberá presentar el proyecto ejecutivo y detalle de adquisiciones a aprobación de la ANP, por lo menos NUEVE (9) meses antes de la fecha prevista para el comienzo de las correspondientes obras.

Cualquier proyecto de reforma o ampliación de muelles, obras civiles e instalaciones electromecánicas, deberá respetar los requisitos técnicos mínimos de seguridad establecidos por la ANP (dimensiones, cargas y sobrecargas, etc.) que serán suministrados por ésta al Contratista a su requerimiento. La versión ejecutiva de estos proyectos deberá estar a cargo de profesionales de reconocida solvencia a criterio de la ANP.

Conjuntamente con el proyecto ejecutivo, deberá presentarse a aprobación de la ANP, la memoria de cálculo correspondiente con indicación de las normas a las cuales adhiere.

Para la ampliación de las instalaciones portuarias deberá realizarse un estudio de impacto ambiental, de forma de dar cumplimiento oportunamente a los requerimientos sobre protección del medio ambiente establecidos en la Ley N° 16.466, el Decreto N° 435/994 (Reglamento de Evaluación del Impacto Ambiental) y la Ley N° 17.283.

En cada instancia, la ANP procederá al estudio del proyecto, debiendo expedirse en el sentido de su aprobación o denegación en los plazos máximos de: (i) TREINTA (30) días calendario desde su presentación, para las inversiones iniciales; (ii) SESENTA (60) días calendario desde su presentación, para el resto de las inversiones. En caso de denegación u observaciones, la ANP, en la misma Resolución, establecerá el plazo para la nueva presentación o, en su caso, el plazo para salvar las observaciones.

(b) APROBACIÓN DE LAS OBRAS, INSTALACIONES Y EQUIPOS.

Las obras previstas, deberán ajustarse al cronograma propuesto y aceptado por la ANP, y el plazo de ejecución se contará a partir del establecido en la aprobación del proyecto por parte de la ANP. Este plazo sólo podrá ser prorrogado en razón de caso fortuito o fuerza mayor debidamente acreditados.

Finalizadas las obras, el Contratista solicitará por escrito la aprobación de las mismas; la correspondiente inspección y resolución se practicará, con la asistencia de un técnico designado por la ANP, dentro de un plazo máximo de TREINTA (30) días calendario.

La ANP designará un técnico para inspeccionar durante el período de realización de las obras la ejecución de las mismas, a efectos de comprobar si se ajustan al proyecto definitivo aprobado y a los parámetros de calidad que correspondan. Al efecto nombrará un profesional responsable, que será el único interlocutor técnico de la ANP ante el Contratista.

Si se apreciare la existencia de desviaciones en relación con el proyecto, podrá la ANP disponer la paralización de las obras hasta que se subsanen las diferencias o defectos observados.

(c) AUTORIZACIÓN PREVIA.

La ejecución por el Contratista de obras e instalaciones sin previa autorización de la ANP será considerada falta grave y la ANP podrá obligar al Contratista a demolerlas o desmontarlas. Si el Contratista dejase transcurrir el plazo que se le fije al efecto, la ANP procederá a demoler las obras o desmontar las instalaciones, con cargo a la Garantía constituida, pudiendo optar, a su vez, por declarar la rescisión del contrato, sin derecho a indemnización alguna.

4.23 Mantenimiento de Infraestructura y Equipos.

Los gastos de mantenimiento de la infraestructura, muelle, defensas y escollera, de las grúas de muelle, rieles, instalaciones complementarias y los de conservación de los pavimentos, iluminación, cercamiento, canalizaciones y accesos y, en general, de todos los bienes puestos a disposición del Contratista durante el período del contrato de gestión, serán por cuenta del Contratista.

El Contratista estará obligado a conservar en buen estado la infraestructura y equipamiento propiedad de la ANP, incluyendo pavimentos, canalizaciones, cerramientos y demás instalaciones fijas o móviles del área de la Terminal. Asimismo, el Contratista deberá velar por las adecuadas condiciones de higiene, seguridad y protección del medio ambiente.

En caso de no cumplirse lo expuesto, la ANP, previa intimación, podrá ordenar la realización de cualesquiera acciones o de las obras de prevención y conservación necesarias, con cargo al Contratista.

Previo comunicación al Contratista, la ANP podrá inspeccionar en todo momento el estado de conservación de las obras e instalaciones concedidas y, de constatarse incumplimientos graves que provoquen inconvenientes importantes en las operaciones, señalará las reparaciones que deban realizarse para mantenerlas en el estado de conservación adecuado, quedando obligado el Contratista a ejecutarlas en el plazo que se le señale o que esté acordado contractualmente.

Si el Contratista no realizase las obras de reparación en el plazo establecido, se configurará infracción leve o grave o muy grave de acuerdo a la entidad de la reparación a efectuarse. La sanción podrá ser reiterada en caso de incumplimiento del nuevo plazo señalado.

4.24 Seguros.

El Contratista deberá contratar a su cargo un seguro de responsabilidad civil (contractual y extracontractual), contra todo riesgo, cubriendo daños a terceros y al medio ambiente, a satisfacción de la ANP.

El seguro cubrirá todos los daños y perjuicios que se puedan ocasionar a las áreas e instalaciones incluidas en la Terminal, a las personas, bienes o derechos propios y de terceros y al medio ambiente, debiendo suministrar a la ANP copia fidedigna de las pólizas contratadas en función de este Numeral, así como de los comprobantes de sus vigencias.

A los efectos de la cobertura de riesgos por reclamaciones por daños, tanto a las personas como a bienes, derechos, instalaciones y medio ambiente, producidos como consecuencia directa o indirecta de su actividad, se evalúa el riesgo total a cubrir por el Contratista en CINCO MILLONES de Dólares USA (U\$S 5.000.000).

Independientemente, el Contratista deberá asegurar su maquinaria, equipos e instalaciones, dando cuenta de este seguro a la ANP, así como de sus sucesivas actualizaciones y pago de primas.

No podrá el Contratista preñar los créditos emergentes de los contratos de seguros referidos precedentemente, ni tampoco ceder los derechos de las pólizas respectivas a terceros. Cada póliza deberá lucir la constancia de "No negociable". Se exceptúa el caso previsto en el Numeral 5.5 inciso segundo.

El Contratista deberá asegurar a todo el personal contra accidentes de trabajo y mantendrá dicho seguro vigente mientras haya personal empleado por él o sus subcontratistas para los fines del contrato de gestión de la Terminal.

El Contratista deberá exigir de sus subcontratistas el mantenimiento de los servicios de seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual, contra iguales riesgos y por los montos y condiciones acordes a sus actividades. En caso de insuficiencia o deficiencia de estos seguros, el Contratista será responsable subsidiariamente por los daños y perjuicios que se pudieran irrogar y se le atribuyan al subcontratista.

4.25 Prestación de Servicios en la Terminal.

Los servicios que prestará el Contratista serán los establecidos en este Régimen y otros que hubiese propuesto y hayan sido aceptados por la ANP, con el nivel de servicio comprometido expresamente, siendo esta condición esencial para la vigencia del contrato de gestión.

Sin el consentimiento expreso por escrito de la ANP, el Contratista directa o indirectamente se abstendrá de llevar adelante cualquier tipo de actividad que afecte el área concesionada y no haya estado prevista contractualmente.

El Contratista deberá prestar sus servicios en la Terminal en las condiciones contractuales a todos quienes lo soliciten, sobre bases justas y razonables, libre de cualquier discriminación, manteniendo y asegurando su continuidad y regularidad, de acuerdo a los principios contenidos en la Ley N° 16.246, sus decretos reglamentarios y demás normas generales y particulares aplicables.

Ello no impedirá que pueda celebrar contratos o acuerdos de servicios con terceros, siempre que no signifiquen uso exclusivo de las instalaciones concedidas.

Para la recepción o entrega de contenedores o mercadería no contenerizada, el Contratista no podrá exigir a armadores, consignatarios o cargadores, ninguna documentación acreditativa de pagos que no correspondan a los servicios de la Terminal, salvo autorización previa y expresa de la ANP. Se exceptúan de esta disposición los casos previstos por la ley y la reglamentación nacional.

El Contratista tomará los convenientes recaudos para proveer, en su caso, el personal suficiente, el equipo y la organización adecuada para poder hacer frente a los niveles máximos de demanda previstos en el proyecto.

4.26 Estándares para la actividad en la Terminal.

(a) OPERACIÓN.

Se exigirá un rendimiento operativo medio mensual de, al menos, VEINTE contenedores por hora y grúa (20 contenedores/hora.grúa), tomando en cuenta las horas de ocupación de muelle.

(b) SEGURIDAD OPERACIONAL.

El Contratista deberá cumplir con la legislación vigente respecto del transporte, almacenaje, manipuleo y segregación de cargas peligrosas y deberá contar con planes de contingencia para asumir acciones preventivas e inmediatas en la lucha contra incendios y en cuestiones de seguridad industrial.

Coordinará con la ANP, la Prefectura Nacional Naval y el Cuerpo de Bomberos para la adopción de planes de contingencia que, luego de aprobados sean divulgados entre responsables y usuarios.

(c) SEGURIDAD AMBIENTAL.

El Contratista será responsable ante las autoridades competentes por la contaminación ambiental producida por su propia actividad en los espacios terrestre, acuático y aéreo de la Terminal, debiendo, ante la detección de hechos calificados como posibles infracciones a la normativa vigente, notificar en forma inmediata a la ANP y a las autoridades competentes.

(d) PLAN DE CALIDAD.

La Terminal deberá contar con un Plan de Calidad en relación con la prestación de los servicios y la seguridad operacional y ambiental.

El Plan incluirá las metas de mejoramiento tendientes a la adecuación paulatina de la Terminal a las condiciones necesarias para su certificación internacional, de acuerdo a las pautas de calidad del Puerto de Montevideo.

4.27 Servicios Públicos y Auxiliares.

El Contratista se compromete a hacer efectiva la prestación de los servicios de electricidad, agua y recolección de residuos a los usuarios de la Terminal que lo requieran, en la medida de sus necesidades. En principio, el Contratista tomará a su cargo en forma directa la relación con las empresas prestadoras de los servicios señalados u otros que en el futuro se decida prestar.

En los casos en que no fuera posible independizar esos suministros de los prestados en el resto del Puerto de Montevideo, los mismos se efectuarán a través de la ANP cobrando ésta las tarifas respectivas.

Durante la estadía de los buques, el Contratista deberá permitir el acceso a la Terminal de prestadores de otros servicios auxiliares o complementarios, que aquéllos o sus agentes contrataren, quienes deberán respetar la normas operativas internas y de seguridad.

Si bien el Contratista será el titular y responsable de la gestión de control y registro de la carga y descarga de mercaderías, deberá permitir que armadores, consignatarios o cargadores efectúen por sí o por terceros tareas de control, inspección o registro de carga, siempre que no interfieran con la normal operación de la Terminal y respeten las normas internas de seguridad.

4.28 Eventual expansión del área de la Terminal.

En el área anexa a la Terminal sobre la Dársena Fluvial, se encuentran los Depósitos A y B ocupados, a la fecha de aprobación de

este Régimen, por la Armada Nacional.

En caso de desafectarse esa área de su actual destino, se incorporará la gestión integral de esas áreas a la Terminal como ampliación del contrato inicial.

4.29 Evaluación anual.

La ANP procederá a realizar anualmente una evaluación sobre el desarrollo del contrato de gestión, a efectos de verificar el cumplimiento de los objetivos y términos del mismo.

En cada instancia se estudiarán, por lo menos, los siguientes aspectos:

- (1) Calidad y confiabilidad de los servicios. Productividad.
- (2) Posicionamiento de la Terminal en el ámbito regional.
- (3) Cumplimiento de las cláusulas contractuales, en especial de los precios máximos.
- (4) Cumplimiento del programa de inversiones. Cronograma, plazo y calidad de ejecución.
- (5) Estado de conservación de obras e instalaciones.
- (6) Evolución del tráfico. Captación y pérdida de tráficos.
- (7) Análisis de la adaptación de la gestión a los avances tecnológicos.
- (8) Cumplimiento por la ANP de los compromisos de dragado.

La constatación de incumplimientos del Contratista, dará lugar a la aplicación de las multas correspondientes.

En particular, el incumplimiento del programa de inversiones y el avance parcial de obras y adquisiciones (apartado 4) será considerado infracción grave (Artículo 22 del Decreto N° 412/92) dando lugar a las sanciones respectivas.

4.30 Arbitraje.

Las diferencias que se planteen entre la ANP y el Contratista, deberán someterse a un perito arbitrador designado de común acuerdo entre las partes.

A falta de acuerdo en el plazo de QUINCE (15) días hábiles sobre la designación del perito, cada parte designará uno. De no existir acuerdo entre los peritos, designarán entre ambos a un tercero, en un plazo de QUINCE (15) días hábiles. Los árbitros deberán expedirse por mayoría dentro de un plazo máximo de TREINTA (30) días hábiles a partir de la aceptación de la designación y su decisión será inapelable.

4.31 Incumplimientos del Contratista.

El Contratista, por la circunstancia de firmar el contrato de gestión de la Terminal, reconoce la potestad sancionatoria de la ANP y, en especial, la aplicación del régimen sancionatorio establecido por el Reglamento de la Ley de Puertos en los Artículos que se detallan seguidamente (se transcriben en el Anexo H):

Artículo 18.	Potestad sancionatoria.	Infracciones al Reglamento.
Artículo 19.	Infracciones.	Prescripción. Reincidencia.
Artículo 20.	Sanciones.	Régimen.
Artículo 21.	Sanciones.	Régimen de recursos. Depósitos.
Artículo 22.	Sanciones.	Sanciones aplicables.

En particular, el incumplimiento por parte del Contratista de su obligación de emplear funcionarios de ANP prevista en el Numeral 4.9, dará lugar a una multa de VEINTE MIL Dólares USA por cada empleado no contratado (20.000 U\$S/ persona). La aplicación y procedimiento a seguir con referencia a esta sanción se ajustarán, en lo pertinente, al régimen establecido en las normas transcriptas en el Anexo H antes mencionado.

4.32 Mora.

La mora se producirá de pleno derecho para el Contratista por el solo vencimiento del plazo para cumplir con las obligaciones a su cargo sin que ese cumplimiento se haga efectivo o por hacer algo contrario a lo estipulado o por no hacer algo a lo que esté obligado, luego que haya sido intimado por telegrama colacionado, con plazo de TRES (3) días para cumplir lo estipulado.

4.33 Incumplimientos de la ANP.

Si de la evaluación anual (Numeral 4.29) surge de manera indudable que existen apartamientos sustanciales en las obligaciones de dragado que se establecen en este Régimen para la ANP, el Contratista quedará exonerado del pago del CUARENTA POR CIENTO (40%) del Canon por cada mes en que se verifiquen efectivamente esos incumplimientos.

Si la ANP no corrigiera la situación en un plazo máximo e improrrogable de NOVENTA (90) días calendario, el Contratista tendrá derecho a reclamar a la ANP los daños y perjuicios y el lucro cesante que hubiese sufrido como consecuencia de la omisión de la ANP en el cumplimiento de esta obligación.

4.34 Renovación o extensión del plazo del contrato de gestión.

El plazo del contrato de gestión podrá ser renovado o extendido, mediante resolución de la ANP, con la aprobación del Poder Ejecutivo.

La renovación o extensión podrá ser solicitada en cualquier momento por el Contratista mediante comunicación escrita a la ANP.

El conceder o no la prórroga es potestad de la Administración. En caso que la ANP estime conveniente la prórroga del contrato de gestión, el Contratista y la ANP acordarán el tiempo de extensión, el Canon por el período de renovación (no inferior al previamente vigente), las nuevas inversiones a realizar, así como las otras condiciones que sean pertinentes para la extensión.

Si después de recibida la solicitud de renovación y a TRES (3) meses del vencimiento del plazo del contrato de gestión, no se llega a un acuerdo que satisfaga a ambas partes, la ANP quedará en libertad de efectuar un llamado de licitación para efectuar la gestión integral de la Terminal. En ese caso el Contratista estará obligado a continuar con la prestación de los servicios incluidos en este Régimen, hasta por un período de UN (1) año a contar de la fecha de finalización del contrato de gestión, en las condiciones contractuales y siempre que la ANP así lo disponga.

4.35 Subcontratos.

La ANP no será responsable de ninguna forma de los subcontratos que el Contratista suscriba para el cumplimiento de sus cometidos.

El Contratista deberá consignar en la suscripción de cada subcontrato: (i) la total independencia de la ANP en dicha relación contractual; (ii) la posibilidad de extinción del contrato entre ANP y el Contratista, sin responsabilidad alguna para la ANP respecto de dicho subcontrato; y (iii) la posibilidad del rescate del contrato de gestión por parte de ANP.

SECCION 5. EXTINCION, LIQUIDACION Y RESCATE DEL CONTRATO.

5.1 Extinción del contrato de gestión.

El contrato se extinguirá por las causas siguientes:

- (1) Cumplimiento del plazo.
- (2) Rescisión por incumplimiento grave del Contratista de las cláusulas contractuales (Numeral 5.2).
- (3) Rescate por la ANP (Numeral 5.4).
- (4) Liquidación judicial, promoción de concordato, intervención u otras situaciones similares que afecten a la persona jurídica contratista.
- (5) Mutuo acuerdo fundado entre la ANP y el Contratista, en tanto exista aprobación del Poder Ejecutivo.
- (6) Por efecto de la aplicación de una sanción firme por falta muy grave, que comporte la pérdida de la autorización del Contratista para operar en el puerto en forma permanente y definitiva.

5.2 Rescisión por incumplimientos del Contratista.

5.2.1 El incumplimiento, por acción u omisión imputable al Contratista, durante TRES (3) años consecutivos, de la obligación de captar y atender la demanda mínima que se establece seguidamente, será causal de rescisión del contrato de gestión sin que el Contratista tenga derecho a indemnización alguna.

A tales efectos, la demanda mínima a considerar será: (i) setenta y cinco mil contenedores (cajas) en el primer año de contrato (75.000 contenedores/año) creciendo linealmente hasta ciento cuarenta mil contenedores (cajas) en el quinto año de contrato (140.000 contenedores/año); y (ii) un volumen de demanda para el año sexto de contrato y siguientes, calculado a partir de la demanda fijada precedentemente para el quinto año de contrato incrementada con el promedio ponderado de las tasas de crecimiento del Producto Bruto Interno de Argentina, Brasil y Uruguay según estadísticas oficiales, aplicando, respectivamente, los factores de ponderación de veinticinco por ciento (25%), veinticinco por ciento (25%) y cincuenta por ciento (50%).

5.2.2 Asimismo, el incumplimiento grave y reiterado de las obligaciones del Contratista, podrá determinar la rescisión del contrato. Esta podrá ser adoptada unilateralmente por la ANP, sin que el Contratista tenga derecho a indemnización alguna.

Se citan solamente a efectos enunciativos algunos de los casos que pueden ser causal de rescisión:

- (1) Comisión de infracciones tipificadas como "muy graves" y pasibles de rescisión o por cualquier incumplimiento

significativo de las condiciones previstas en este Régimen.

(2) Deficiente conservación, en forma reiterada, de las áreas e instalaciones objeto de la gestión, u omisión de efectuar las reparaciones y mantenimiento necesarios, de acuerdo con lo que se establece en el Numeral 4.23.

(3) Realización reiterada por el Contratista de actividades no autorizadas por la ANP en el área de la Terminal, así como ocupación o uso de la misma contrarios a los términos del contrato.

(4) Atraso en el pago del Canon, compensaciones previstas o liquidaciones reguladas contractualmente, de acuerdo a lo que se establece en el Numeral 4.19.

(5) Declaración de quiebra del Contratista o su solicitud de concordato, o disolución y consecuente liquidación societaria.

(6) No respetar, en forma reiterada y debidamente verificada por la ANP, el máximo estipulado en los PRECIOS por sus servicios, realizando cobranzas que no sean las estipuladas y aprobadas por la ANP o que no se soporten en la documentación y con el suficiente grado de desagregación, como se establece en el Numeral 4.20, o trasladar al usuario los sobrecostos a que se refiere el Reglamento de la Ley de Puertos (Artículo 58).

(7) Incorrecta e ineficiente prestación de los servicios en forma reiterada o que existan discriminaciones en los mismos, verificadas directamente por la ANP (Numeral 4.25).

(8) Comisión de actividades ilícitas contrarias a la legislación nacional en general y aduanera en particular, aprovechando el libre acceso a la zona portuaria.

(9) Destrucción o grave daño de los bienes objeto de la Terminal de acuerdo con lo dispuesto en el Numeral 5.5.

(10) Pérdida de la habilitación como empresa prestadora de servicios portuarios a la mercadería, que le faculta para prestar los que son objeto del contrato de gestión.

(11) Atrasos superiores a SEIS (6) meses en la presentación del "Programa de Inversiones Iniciales" o en la presentación del "Programa de Inversiones de Desarrollo" y sus actualizaciones.

(12) Incumplimiento en tiempo y forma de las inversiones, o atrasos superiores al CINCUENTA POR CIENTO (50%) en los plazos de ejecución de las inversiones previstas en el "Programa de Inversiones Iniciales" y el "Programa de Inversiones de Desarrollo" según fueran aprobados.

(13) No cumplir, durante DOS (2) años consecutivos, con los estándares mínimos establecidos en el Numeral 4.26.

(14) No mantener la "Garantía de Cumplimiento de Contrato".

5.3 Liquidación del contrato de gestión por rescisión.

Adoptada la resolución rescisoria por la ANP, ésta será elevada para su aprobación por el Poder Ejecutivo. La resolución será notificada al Contratista por los medios que se establezcan en el contrato, comunicando tanto la resolución de la ANP que declara rescisión como su correspondiente aprobación por el Poder Ejecutivo.

Operada la rescisión del contrato de gestión por incumplimiento del Contratista, la Administración Nacional de Puertos procederá a ocupar el área y tomar posesión de los bienes concedidos, labrándose la correspondiente Acta de Recepción de las Instalaciones con noticia al Contratista tal como se establece en el Numeral 5.6.

La rescisión del contrato de gestión, derivada del incumplimiento del Contratista comporta la ejecución inmediata, a favor de la ANP, de la Garantía de Cumplimiento de Contrato. Sin embargo, la ejecución de esta Garantía no impedirá que la ANP reclame la recuperación del valor total de los daños y perjuicios que hubiese sufrido como consecuencia del incumplimiento por parte del Contratista.

Seguidamente se liquidarán todas las obligaciones pendientes del Contratista, derivadas del contrato de gestión. En la liquidación se incluirán, entre otros, los siguientes conceptos:

(a) El valor de los desperfectos y deterioros que le sean imputables, que presenten las obras e instalaciones según tasación de Perito Idóneo y que no deriven del uso normal.

(b) El importe de todos los créditos que tuviese la ANP contra el Contratista.

Practicada la liquidación y una vez notificada la misma al Contratista, éste deberá satisfacer su importe dentro del plazo de TREINTA (30) días hábiles.

Transcurrido dicho plazo la ANP podrá hacer efectivo su crédito por la vía judicial.

5.4 Rescate del contrato de gestión por la ANP.

La ANP, con la aprobación del Poder Ejecutivo, podrá proceder al rescate de la gestión de la Terminal cuando existan razones fundadas de interés público que lo hagan necesario o conveniente, mediante justa indemnización al Contratista.

En caso de rescate, se restituirá al Contratista: (i) la Garantía de Cumplimiento de Contrato; (ii) el valor de los bienes no amortizados adquiridos o construidos por el Contratista conforme a los Programas de Inversiones aprobados por ANP; y (iii) un lucro cesante equivalente a la suma de los beneficios netos del Contratista durante los últimos cinco (5) ejercicios, o durante tantos ejercicios inmediatos anteriores como faltaren para la expiración del plazo del contrato, lo que fuere menor.

Asimismo, se transferirán a la ANP sin costo para ésta, los contratos celebrados por el Contratista que sean necesarios para la gestión integral de la Terminal. A este fin, en los contratos que celebre el Contratista deberá advertirse la posibilidad del rescate del contrato de gestión.

5.5 Destrucción de las instalaciones de la Terminal.

La destrucción o grave daño, que impida la prestación de los servicios, de todas o de la mayor parte de las instalaciones y locales, por incendio u otros accidentes, siempre que se deba a caso fortuito o fuerza mayor, dará derecho al Contratista para optar entre la extinción del contrato de gestión sin indemnización alguna y sin pérdida de su Garantía de Cumplimiento de Contrato, o la reconstrucción de las obras en la forma y plazo que se acuerde con la ANP, sin que, en este último supuesto, se altere el plazo del contrato de gestión.

En caso que se opte por la extinción del contrato de gestión, quedarán a favor de la ANP las posibles indemnizaciones de compañías de seguros por el siniestro ocurrido a bienes inmuebles o muebles propiedad de la ANP.

Si la destrucción ocurriese por dolo o culpa del Contratista o personas que de él dependan, la opción de rescisión del contrato de gestión corresponderá a la ANP, la que podrá, en todo caso, obligar al Contratista a la reconstrucción de las instalaciones, sin perjuicio de las demás responsabilidades que le fueran exigibles. En caso de rescisión, ésta será con pérdida de la Garantía del Contratista.

5.6 Devolución de las instalaciones a la ANP.

Al finalizar el plazo contractual, la Administración accederá a la plena disposición del área otorgada, los bienes, construcciones e instalaciones fijas o móviles. Las obras y equipos incorporados por el Contratista pasarán a ser propiedad de la ANP.

En caso de que las construcciones, instalaciones o equipos resulten obsoletos por el avance tecnológico o no interesen a la Administración, ésta podrá optar entre requerir al Contratista su retiro o la demolición parcial o total de lo construido o instalado. En el supuesto que el Contratista no actuara en consecuencia, la ANP podrá proceder subsidiariamente, por sí o a través de terceros y a cargo de aquél.

Una vez concluido el plazo del contrato de gestión, las áreas, bienes e instalaciones deberán ser devueltas en las mismas condiciones en que fueron entregadas, salvo el razonable desgaste por el uso legítimo.

El Contratista dispondrá de un plazo máximo de CIENTO OCHENTA (180) días calendario, contados a partir del término del plazo del contrato de gestión, para la entrega de las instalaciones limpias y en perfectas condiciones. Durante ese plazo se deberán tomar las providencias para proseguir con la prestación de los servicios y con el cumplimiento de las obligaciones que se derivan del contrato.

De la recepción de las instalaciones por parte de la ANP se labrará la correspondiente Acta de Recepción de las Instalaciones (acta notarial) en presencia del Contratista o de su representante, si compareciese. En esta Acta se reseñará el estado de conservación de los bienes devueltos a la ANP, especificándose los deterioros que presenten. Si existiesen deterioros no imputables al desgaste natural por el uso legítimo, el Acta servirá de base para la determinación del importe de las reparaciones necesarias, que se exigirá al Contratista.

En el caso que el Contratista haya realizado inversiones o reinversiones que no alcanzaran a amortizarse en el plazo del contrato de gestión, a efectos de mejorar el rendimiento y nivel de servicio de la Terminal, con aceptación de la ANP (Numeral 4.8.3), el Contratista recibirá de la ANP la compensación pertinente, de acuerdo a lo que surja del cuadro de amortización de los bienes que previamente hubiera sido acordado por las partes.

ANEXOS AL "REGIMEN DE GESTION"

ANEXO A. CARACTERISTICAS DE LA TERMINAL Y EQUIPAMIENTO.

A1. Límites de la Terminal.

El área que la ANP pone a disposición del Contratista para posibilitar el desarrollo de la Terminal, se presenta en plano adjunto.

Dicha área comprende la Terminal actual, que ocupa: el espacio limitado por el frente de atraque del muelle de Escala; los bordes marinos por el sur y el oeste de dicho muelle incluyendo muro de contención de hormigón armado y enrocados de protección; borde marino por el oeste de la explanada de contenedores existente (pavimentada en adoquines de hormigón) incluyendo muro de contención de hormigón armado y enrocados de protección; la verja de separación existente a la altura de la calle Cerrito que separa a la actual Terminal de los terrenos no pavimentados ubicados más al sur; la verja existente que limita a la Terminal sobre la Rambla República de Francia hasta la línea de portones interiores del Acceso Maciel que separa la Terminal de la zona de control aduanero; la línea de portones y verja interior; el cerramiento existente que separa la Terminal de la zona ocupada por la Armada Nacional sobre el Muelle Fluvial y un tramo de cerramiento existente que separa la Terminal del resto del recinto portuario.

El área máxima disponible para la Terminal se muestra en el plano adjunto con la línea de puntos denominada "límite máximo de la Terminal". Tales bordes están definidos por: la alineación del borde marítimo del Muelle de Escala y su prolongación en dirección sur-oeste en 350 metros cuyo extremo se indica como vértice "A"; el segmento AX que pasa por el punto "X" ubicado sobre el borde norte del pavimento de hormigón (área de circulación pública) de la Escollera Sarandí y a 120 metros de su extremo oeste; la alineación de este borde de la Escollera hasta el vértice "D" que resulta definido más adelante; el segmento DC normal al borde anterior; el segmento CB de 40 metros de longitud y con la misma alineación del muro de piedra existente a al altura de la calle Washington en su tramo paralelo a la mencionada calle; el tramo de este muro hasta su intersección con la "verja portuaria" que bordea a la Rambla Francia; esta verja, hasta coincidir con los límites de la Terminal actual.

A2. Areas y longitud de muelle.

La Terminal actual tiene un área pavimentada en adoquines de hormigón de 8,5 hectáreas aproximadamente.

La longitud del muelle existente es de 288 metros, con una profundidad a pie de muelle de 10 metros respecto al Plano de Referencia Hidrométrico (PRH).

A3. Infraestructura e instalaciones. La estructura del denominado Muelle de Escala (ejecutada en el período 1923-1932, conjuntamente con los muelles de la Dársena Fluvial) se describe en los planos N° 2186 y N° 5161 y está compuesta por pilas (cajones de 15 x 6 m) de hormigón, rellenos de arena, que se apoyan sobre terraplenes de piedra y arena. Los pilares están colocados cada 17 m entre ejes; doce de ellos (26 al 37) orientados con la dimensión mayor paralela al muelle y fundados a la cota -10,50 m y los cinco restantes (38 al 42) girados 90° respecto a los anteriores y fundados a -11,50 m.

Los planos N° 13.976 a N° 13.986 corresponden a la obra de ampliación y refuerzo del muelle de Escala, ejecutada entre los años 1982 a 1987 para la instalación de la grúa de muelle portacontenedores y para conformar la playa actual.

A4. Accesos.

El ingreso/egreso de contenedores por vía terrestre en camiones, desde/hacia el recinto aduanero nacional hacia/desde la Terminal, se efectuará por el Acceso Maciel. Este acceso no pertenece a la Terminal.

El Contratista podrá prever que ese acceso funcionará exclusivamente para la Terminal, en lo que respecta a los portones contiguos al área concedida, no debiendo prever una servidumbre de paso permanente para los contenedores con origen o destino al resto del recinto portuario.

El acceso por vía terrestre en ferrocarril se efectuará desde el recinto portuario, por otro acceso a la Terminal, contiguo al anterior e interno a dicho recinto. La Terminal cuenta con un acceso ferroviario que llega hasta 50 metros del muelle y tiene dos desvíos dentro de la playa.

A5. Grúa de muelle Inta-Eimar existente en la Terminal.

Tipo - Modelo	Grúa Pórtico
Año De Fabricación	1986
Capacidad máxima elevación con spreaders	40 Ton.
Capacidad máxima elevación sin spreaders	48 Ton.

Distancia entre carriles	22 m
Altura máxima de elevación s/cota 0	25 m
Altura Máxima de elevación b/cota 0	17 m
Altura total de elevación	42 m
Distancia máxima desde carril lado mar	40 m
Distancia máxima desde carril lado tierra	15 m
Recorrido total del carro	77 m
Velocidad elevación con spreaders vacío	45/90 m/min.
Velocidad de elevación con carga nominal	45/90 m/min.
Tasación (agosto / 93)	U\$S 2:800.000
Vida útil / Valor residual	13 Años / U\$S 800.000

FUENTE: Base de Datos de Equipo, Maquinaria y Utilaje de la ANP. COTEC.1994.

Los elementos gráficos correspondientes a la grúa existente de marca Inta-Eimar, son los planos N° 105.43.00.000, N° 105.43.78.000 A.

La grúa Inta-Eimar de propiedad de la ANP será cedida para uso del Contratista en el marco del contrato de gestión, conjuntamente con los repuestos existentes, manteniendo la ANP la propiedad de todo este equipamiento. Los repuestos a ceder serán inventariados previo a su entrega pudiendo el Contratista asistir a dicha operación.

Todo este equipamiento será reintegrado a la ANP en oportunidad que el Contratista sustituya la grúa o cuando finalice el contrato, teniendo el Contratista derecho de usarlo legítimamente en forma normal desgastándolo total o parcialmente conforme a dicho uso.

A6. Instalaciones eléctricas en el área de la Terminal.

(a) El suministro de energía eléctrica al Contratista será realizado por ANP desde su red eléctrica.

(b) Tensiones de suministro.
Se utilizarán las siguientes tensiones: 380 VAC (3 P + N), 50 HZ; 6,3 KV, 50 HZ; 30 KV, 50 HZ

(c) La ANP puede suministrar con sus instalaciones actuales las siguientes potencias máximas:

S.E. Ex-Varadero (03 03): en 380 V, 630 KVA; en 6.3 KV, 1.500 KVA
S.E. Interna (03 04): en 380 V, 500 KVA para contenedores refrigerados; 500 KVA para iluminación y otros.
S.E. Grúa Portacontenedores (03 02): en 380 VAC, 200 KVA (tomas de muelle y otros); en 6,3 KV, 1.160 KVA (grúa actual) y 1.160 KVA (disponible).

(d) El Contratista deberá designar una firma instaladora autorizada, categoría A, según el reglamento de UTE vigente. Será responsabilidad de la firma instaladora y de su técnico solidariamente, la calidad y seguridad de las instalaciones eléctricas conectadas y a conectarse a la nueva red de la ANP, así como los eventuales daños y perjuicios emergentes.

(e) Los proyectos de nuevas instalaciones y de las modificaciones de las existentes, deberán ser presentadas ante la ANP y UTE para su aprobación, previo a su ejecución. Los criterios de diseño serán los ya utilizados en la nueva red eléctrica de la ANP.

(f) Serán de cargo del Contratista todos los gastos, sin excepción, emergentes de las ampliaciones y modificaciones, así como del mantenimiento y la operación de su red interna.

(g) Por razones de seguridad industrial, el Contratista no tendrá acceso a la Estación N° 3 y a las Subestaciones 03 02, 03 03 y 03 04, las cuales serán operadas y mantenidas por la ANP.

La ANP deberá tener libre acceso a las Estaciones y Subestaciones mencionadas, y al resto de las instalaciones interiores.

(h) El Contratista deberá someter a aprobación de la ANP toda construcción cercana a la Estación N° 3 y a las Subestaciones, para permitir las futuras ampliaciones que pueda disponer la ANP y por razones de seguridad.

Asimismo se deberá dejar libre una calle de acceso rápido a cada uno de los lugares mencionados.

(i) La ANP entregará la Terminal con:

- Una instalación nueva, para contenedores refrigerados, con 126 tomas de energía eléctrica apropiadas a dicho uso, de 32 A c/u.
- Una instalación nueva de 4 tomacorrientes industriales de 125 A, 380 VAC c/u, ubicados a lo largo del Muelle de Escala.

(j) Será de cargo del Contratista el suministro y la instalación de contadores de energía activa y reactiva e interruptor general de acuerdo al reglamento de la UTE vigente, en cada punto de suministro; p.e.: Grúa portac contenedores; Iluminación; Contenedores refrigerados; Tomas de muelle.

(k) El Contratista deberá realizar el reacondicionamiento y mantenimiento de las 14 columnas de iluminación de 30 metros existentes, dispuestas en el perímetro de la Terminal y su mantenimiento periódico. Los focos de iluminación son de 1000 vatios cada uno. El Contratista deberá tomar bajo su responsabilidad la instalación y mantenimiento de pararrayos de acuerdo a la normativa vigente.

(l) Todas las instalaciones eléctricas deberán ser entregadas al fin del contrato de gestión, en condiciones normales de uso, salvo el desgaste que sea consecuencia de su uso legítimo.

(m) En el caso de instalación de nuevo equipamiento eléctrico, el arranque de los motores deberá cumplir la reglamentación de UTE vigente.

Toda obra suplementaria que se desee realizar para servicios no detallados aquí queda a cargo del Contratista, así como las obras y los suministros correspondientes para la medición de energía tomada de las redes de ANP.

En particular quedan a cargo del Contratista las canalizaciones subterráneas a tales efectos.

A7. Instalaciones auxiliares.

Dentro del predio de la Terminal existe una balanza para camiones con una capacidad de SESENTA (60) toneladas y sensibilidad de DIEZ (10) kilogramos, ubicada a unos cien metros del muelle y próxima al límite del área ocupada por la Armada.

La protección contra incendio consiste en una cañería con varias tomas de agua a lo largo del borde marítimo, que se describe en el plano correspondiente.

ANEXO B. GLOSARIO.

A los efectos del presente Régimen son aplicables las siguientes expresiones y definiciones, que se detallan en orden alfabético con sus correspondientes significados:

CANON

Monto que el Contratista pagará a la ANP por el contrato de gestión celebrado, en un período determinado, como contraprestación por los bienes que la ANP pone a su disposición.

CAPITAL INTEGRADO

Capital efectivamente aportado por los accionistas.

CONTRATISTA

Sociedad Anónima que ha procedido a la celebración del contrato de gestión integral de la Terminal con la ANP, una vez que éste ha sido aprobado por el Poder Ejecutivo.

CONTRATISTA OPERADOR DE TERMINAL

El Contratista, una vez que ha asumido la gestión integral de la Terminal.

GESTION INTEGRAL DE LA TERMINAL

Objeto del contrato de gestión integral, que impone obligaciones y responsabilidades al Contratista Operador de Terminal. Incluye las actividades de explotación comercial, administración, construcción y conservación de la Terminal, así como toda otra tarea o servicio principal o accesorio, necesario o conveniente para el puntual cumplimiento del contrato.

LEY DE PUERTOS

Ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992.

OPERADOR ESPECIALIZADO

Empresa con experiencia en gestión integral de Terminales de Contenedores, vinculada al Contratista mediante un contrato específico.

PATRIMONIO NETO

Activo total menos pasivo total.

PRECIO

Monto percibido por el Contratista por los servicios portuarios que brinde.

PRECIO MÁXIMO

Precio máximo estipulado por el Estado para cada servicio a prestar en el ámbito de la gestión integral de la Terminal.

PROGRAMA DE INVERSIONES INICIALES

Proyecto de Inversión elaborado por el Contratista y aprobado por la ANP, que incluirá las inversiones a cargo del Contratista para los primeros DIECIOCHO (18) meses de la gestión integral de la Terminal.

PROGRAMA DE INVERSIONES DE DESARROLLO

Proyecto de Inversión elaborado por el Contratista Operador de Terminal y aprobado por la ANP, que incluirá las inversiones a cargo del Contratista para un período móvil de QUINCE (15) años, revisado cada CINCO (5) años.

REGLAMENTO DE LA LEY DE PUERTOS

Decreto N° 412/992, de 1 de setiembre de 1992, reglamentario de la Ley de Puertos.

REGLAMENTO DE OPERACIONES PORTUARIAS (ROP)

Reglamento de operaciones portuarias y Capitanía de Puerto. Decreto N° 183/994, de 28 de abril de 1994.

REGLAMENTO DE PUERTO LIBRE

Reglamento de los Puertos Libres Uruguayos y de su relación con los órganos de control del Estado. Decreto N° 455/994, de 6 de octubre de 1994.

REMOVIDO

Movilización de contenedores en el buque, con o sin utilización del muelle, a efectos de ordenar la estiba y permitir las tareas de carga y descarga.

TARIFA

Monto percibido por la ANP en contraprestación por sus servicios.

TERMINAL ESPECIALIZADA DE CONTENEDORES

Terminal que posee, al menos, un puesto de atraque, una grúa de muelle específica para contenedores y un área de almacenamiento exclusiva para contenedores adjunta al muelle, con equipamiento para movilización de contenedores, gestionado mediante sistemas de planificación de operaciones.

TRANSBORDO

Desembarque y embarque de mercaderías que arriban al puerto y salen de él por vía marítima o fluvial, sin abandonar el recinto portuario.

TRANSITO

Entrada y/o salida de mercaderías por vía marítima, fluvial o terrestre al recinto aduanero nacional, procedentes de y con destino a otro país o recinto aduanero.

ZONA DE INFLUENCIA DEL PUERTO DE MONTEVIDEO

Superficie de agua y álveos comprendida entre el enfilamiento de Punta Brava y Punta Yeguas y la costa entre ambas, excluyendo el puerto deportivo de Punta Carretas.

ANEXO C. HABILITACIÓN DEL CONTRATISTA.

C1. El Contratista, para ser habilitado y quedar inscripto en el Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios, deberá:

(a) Estar legalmente constituido para la prestación de los servicios en los que desee quedar habilitado, sean éstos al buque, a la mercadería o a más de uno de ellos conjuntamente.

(b) Tener domicilio social constituido en la República Oriental del Uruguay.

(c) Designar uno o más apoderados que actuarán en su representación ante la ANP.

(d) Presentar la solicitud correspondiente.

C2. La solicitud a que se hace referencia en el numeral anterior deberá ser presentada y firmada, con facultades suficientes para ello, por el representante o representantes legales de la empresa. En dicha solicitud, como mínimo, se deberá:

(a) Hacer mención de los datos identificativos de la empresa, naturaleza jurídica y el domicilio constituido.

(b) Explicitar el tipo de servicios a prestar y, en su caso, el grupo o grupos de los mismos en que desea ser habilitada.

(c) Declarar que conoce y acepta expresamente las normas organizativas y de funcionamiento de los puertos en los que va a desarrollar su actividad.

(d) Declarar explícitamente que los servicios que pretende prestar, serán en régimen de igualdad de condiciones para todos aquellos que los soliciten y en libre competencia con otros prestadores de servicios que fueren habilitados, comprometiéndose a no inducir ni realizar, en forma directa ni indirecta, acto alguno que atente contra la libre y leal competencia de mercado.

(e) Asumir el compromiso de mantener la continuidad y regularidad de los servicios portuarios, de forma que alcancen el mayor grado de confiabilidad, procurando su cumplimiento con la mayor eficiencia y productividad de los medios empleados, propios o de terceros, cualquiera que sea el régimen en que disponga de ellos.

(f) Asumir el compromiso de mantener el patrimonio mínimo exigido y las garantías presentadas, así como permanecer al día en sus obligaciones tributarias y aportes al Banco de Previsión Social y al Banco de Seguros del Estado en lo que se refiere, en éste último caso, a la cobertura de accidentes de trabajo de todos sus trabajadores.

C3. La documentación a presentar junto con la solicitud de habilitación, será la siguiente:

(a) Fotocopia autenticada del contrato o estatutos sociales, inscriptos en el Registro Público y General de Comercio y sus modificaciones, si las hubiere.

(b) Certificado notarial de: domicilio real y constituido de la empresa, nombres y cargos de los componentes del Directorio y representantes legales con mención a la procedencia y legitimidad de sus poderes respectivos.

(c) Certificado de Contador Público probatorio del capital integrado de la sociedad.

(d) Certificados del Registro General de Inhibiciones, del Registro de Hipotecas y del Registro de Prendas referidos al activo fijo de la empresa, con expresión de sus posibles embargos, interdicciones, afectaciones y cualquier tipo de gravámenes.

(e) Última declaración jurada con la liquidación del Impuesto a la Renta de Industria y Comercio (IRIC) y el Impuesto al Patrimonio y sus anexos, y último Estado de Situación Patrimonial.

(f) Certificados del Banco de Previsión Social y Dirección General Impositiva que acrediten estar al día en el pago de sus aportes y obligaciones tributarias.

(g) Certificado del Banco de Seguros del Estado que acredite que el personal se encuentra asegurado contra accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

(h) Propuesta de seguros exigidos en este "Régimen de Gestión".

(i) Garantías que se presentan ante la administración portuaria, para responder por las obligaciones derivadas del ejercicio de la actividad y responsabilidades patrimoniales.

(j) Disponibilidad de la organización técnica y administrativa necesarias, incluyendo la relación de cargos que asumirán la responsabilidad técnico-operativa, así como la plantilla disponible.

(k) Detalle del utilaje y los equipos propios exigidos como mínimo que se afectarán a las operaciones, así como del parque total que se prevé disponer: propio (activo fijo para afectar a las operaciones), arrendado o tomado en "leasing", para el volumen medio de operaciones.

C4. A efectos de cumplir con las obligaciones a que se ha de comprometer el Contratista desde el punto de vista

económico, éste deberá cumplir con los siguientes requisitos mínimos relativos a capital social y patrimonio neto:

(a) Requisitos relativos al capital social.

Las empresas deberán mantener integrado un capital social mínimo por un monto igual al mayor de los siguientes:

- El 40% del valor fiscal o en plaza del activo fijo propio correspondiente a los equipos afectados a las operaciones portuarias o el surge del último balance de cierre anual.
- Cinco mil (5.000) Unidades Reajustables.

(b) Requisitos relativos al patrimonio neto.

Su patrimonio neto, de acuerdo con los estados contables de la empresa (confeccionados según las Normas Internacionales de Contabilidad y auditados) será, por lo menos, la cifra mayor de las siguientes:

- El 40% del valor fiscal del activo fijo propio correspondiente a los equipos afectados a las operaciones portuarias o el que surge del último balance de cierre anual, para ejercicios posteriores, siempre libre de embargos, afectaciones y cualquier tipo de gravámenes.
- Cinco mil (5.000) Unidades Reajustables.

C5. La Administración Portuaria habilitará al Contratista para la prestación de servicios portuarios, mediante la autorización correspondiente con aprobación del Poder Ejecutivo.

C6. La habilitación para la prestación de servicios portuarios, se otorgará por un período de cinco (5) años y será renovable mientras la empresa se encuentre al día en el cumplimiento de los requisitos exigidos, actualice su documentación anualmente en tiempo y forma, entregue la información requerida por la Administración y no haya incurrido en sanción o sanciones que la inhabiliten.

C7. En un plazo máximo de quince (15) días calendario, la ANP deberá proponer al Poder Ejecutivo el otorgamiento o la denegación de la autorización. El Poder Ejecutivo dispondrá, a su vez, de un plazo igual al anterior para expedirse al respecto. Transcurrido dicho plazo sin pronunciamiento expreso, se entenderá que comparte los términos propuestos.

C8. La denegación sólo podrá producirse por incumplimiento de los requisitos legales o reglamentarios. En este caso la Administración actuante notificará al interesado y elevará todos los antecedentes al Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO).

C9. Si la Administración observara que determinado requisito o documentación no reúne la idoneidad, calidad o cantidad de información que se requiere, intimará al solicitante para que, en un plazo no superior a diez (10) días calendario, proceda a subsanar las carencias observadas.

C10. En los primeros sesenta (60) días de cada año calendario y con cierre al 31 de diciembre anterior, el Contratista deberá actualizar toda la información requerida en los numerales precedentes.

ANEXO D. MODELO DE CONTRATO DE GESTIÓN INTEGRAL.

CONTRATO. En Montevideo, el **POR UNA PARTE:** La Administración Nacional de Puertos (en adelante ANP), con domicilio en Rambla 25 de Agosto de 1825 N° 160, Piso 2, de la ciudad de Montevideo, representada por y **POR OTRA PARTE:** con domicilio en de la ciudad de Montevideo, representada por (en adelante "el Contratista"). **CONVIENEN LA CELEBRACIÓN DEL SIGUIENTE CONTRATO:**

PRIMERO: Antecedentes.

SEGUNDO: Objeto. Las partes acuerdan que la efectuará la gestión de la Terminal de Contenedores del Puerto de Montevideo (en adelante "la Terminal") para su explotación integral, en la forma y condiciones que se especifican en el Decreto de, el cual se considera parte integrante de este contrato a todos los efectos.

TERCERO: Precios máximos. El Contratista cobrará, por los servicios que preste como operador de la Terminal, precios de hasta los montos máximos detallados en la Nómina de Servicios, Precios Máximos y Plazos Mínimos establecida en el "Régimen de Gestión" aprobado, salvo respecto de todos aquellos servicios cuyo precio no se encuentra expresamente limitado en la referida norma.

CUARTO: Canon. Los montos por concepto de canon que el Contratista pagará a la ANP serán los siguientes: diez Dólares USA por contenedor (10 U\$S/contenedor) cargado o descargado en la Terminal; treinta Dólares USA por contenedor (30 U\$S/contenedor) desconsolidado; y quince Dólares USA por contenedor (15 U\$S/contenedor) consolidado en la Terminal. De esos montos se deducirá la bonificación que pueda corresponder por el empleo de personal de ANP; todo ello de acuerdo a lo previsto en el Decreto reglamentario del artículo 20 de la Ley N° 17.243.

QUINTO: Pago del canon. La obligación de pagar el canon se devengará a partir del día siguiente al del inicio de la gestión integral y se pagará mensualmente.

SEXTO: Actualización de precios y canon. Los precios máximos a cobrar por el Contratista y el canon que pagará a la ANP, serán actualizados en las condiciones establecidas en el Decreto reglamentario del artículo 20 de la Ley N° 17.243.

SÉPTIMO: Intereses por atraso en el pago del canon. El atraso en el pago del canon por el Contratista devengará el interés de mora vigente en ese momento para los servicios tarifados en dólares USA por la ANP.

OCTAVO: Plazo. El plazo de este contrato es de treinta (30) años.

NOVENO: Mora. La mora en el cumplimiento de las obligaciones pactadas se producirá de pleno derecho para el Contratista, por el solo vencimiento del plazo en el que deba cumplirse una obligación sin que ello ocurra o por hacer algo contrario a lo estipulado o por no hacer algo a lo que esté obligado, luego que haya sido intimado por telegrama colacionado, con plazo de tres (3) días.

DÉCIMO: Sanciones. El Contratista reconoce la potestad sancionatoria de la ANP y, en especial, la aplicación del Régimen establecido en los artículos 18 a 22 del Decreto N° 412/992, de 1 de setiembre de 1992.

DÉCIMO PRIMERO: Domicilios especiales. A todos los efectos a que dé lugar el presente contrato, las partes constituyen domicilios especiales en los respectivamente indicados como suyos en la comparecencia. Todo cambio de domicilio deberá ser fijado dentro de la ciudad de Montevideo y comunicado por escrito a la otra parte, dentro de los dos (2) días inmediatos y siguientes de realizado.

DÉCIMO SEGUNDO: Competencia. Se conviene en declarar competentes a los tribunales de la República Oriental del Uruguay.

DÉCIMO TERCERO: Notificaciones e intimaciones. Se conviene la validez del telegrama colacionado con aviso de respuesta (TCC-PC) o cualquier otra forma auténtica de notificación, para las comunicaciones e intimaciones que se practiquen entre las partes.

DÉCIMO CUARTO: Garantía de Cumplimiento de Contrato. En garantía del cumplimiento del presente contrato, el Contratista oportunamente depositará en la Oficina de Contralor de Caja y Bancos de la ANP, una garantía (detallar previsiones del Decreto reglamentario del artículo 20 de la Ley N° 17.243).

DÉCIMO QUINTO: Seguros. (detallar previsiones del Decreto reglamentario del artículo 20 de la Ley N° 17.243). Y para constancia se firman dos (2) ejemplares de un mismo tenor en el lugar y fecha establecidos al comienzo.

ANEXO E. PROYECTO DE ESTATUTO DE LA SOCIEDAD ANONIMA.

ACTA: Los abajo firmantes y en representación de la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND), con domicilio en Rincón 528 Piso 7; y en representación de la Administración Nacional de Puertos (ANP) quienes constituyen domicilio en, aprueban el siguiente estatuto:

NOMBRE, PLAZO, DOMICILIO. Artículo 1º. Constitúyese Su plazo es de noventa y nueve (99) años desde hoy. Se domiciliará en Montevideo y podrá tener domicilios especiales dentro y fuera del país.

OBJETO. Artículo 2º. El objeto de la sociedad es la administración, construcción, conservación, mejoramiento y explotación de una Terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo conforme a las previsiones de la Ley N° 17.243 y el "Régimen de Gestión" aprobado por el Poder Ejecutivo. Quedan comprendidas en el objeto todas las actividades necesarias para desarrollar en forma adecuada las referidas precedentemente.

CAPITAL Y ACCIONES. Artículo 3º. El capital, representado por títulos de una o más acciones al portador de \$10 cada una, será de \$ 2.000.000. Se emitirán dos Series de acciones, identificadas como Serie "A" y "B". El 80% del capital accionario corresponderá a la Serie "A" y el 20% restante a la Serie "B".

DERECHO DE SUSCRIPCIÓN PREFERENTE. Artículo 4º. Los accionistas tendrán preferencia en la suscripción e integración de acciones de la misma Serie en proporción a las acciones que posean.

Artículo 5º. La Sociedad sólo reconocerá un titular por cada acción a los efectos del ejercicio de los derechos derivados de la calidad de accionista.

ASAMBLEA DE ACCIONISTAS. Artículo 6º. Las asambleas de accionistas estarán constituidas por éstos, reunidos en la sede social o en otro lugar de la misma localidad. Sus resoluciones, en los asuntos de su competencia, obligarán a todos los accionistas, aún disidentes y ausentes, cuando hayan sido adoptadas conforme a la ley y al presente estatuto.

Artículo 7º. Las asambleas serán ordinarias, extraordinarias o especiales.

Artículo 8º. Corresponderá a la asamblea ordinaria, considerar y resolver los siguientes asuntos: (1) Balance general, proyecto de distribución de utilidades, memoria e informe del Síndico y toda otra medida relativa a la gestión de la Sociedad que le compete resolver conforme a la ley y al estatuto o que sometan a su decisión el Directorio, y el Síndico; (2) Determinación de la retribución de los Directores y del Síndico; (3) Responsabilidades de los Directores y del Síndico.

Artículo 9º. Corresponderá a la asamblea extraordinaria, resolver sobre todos los asuntos que no sean de competencia de la asamblea ordinaria y en especial: (1) Aumento de capital en el supuesto del Artículo 284 de la Ley N° 16.060; (2) Cualquier modificación del estatuto; (3) Reintegro del capital; (4) Rescate, reembolso y amortización de acciones; (5) Fusión, transformación y escisión; (6) Disolución de la sociedad, designación, remoción y retribución del o de los liquidadores y los demás previstos en el Artículo 179 de la Ley N° 16.060; (7) Emisión de debentures y partes beneficiarias y su conversión en acciones; (8) Limitaciones o suspensiones del derecho de preferencia conforme al Artículo 330 de la

Ley N° 16.060. También le corresponderá resolver sobre cualquier asunto que siendo de competencia de la asamblea ordinaria, sea necesario resolver urgentemente.

Artículo 10°. Corresponderá a la asamblea especial que, en cada caso, reunirá accionistas que componen cada Serie de acciones, la designación y remoción de los Directores representantes de cada Serie de acciones, así como de sus suplentes. También será competente para todos aquellos casos en que se requiera la conformidad de las dos Series de acciones.

Artículo 11°. La asamblea ordinaria se realizará dentro de los ciento ochenta días del cierre del ejercicio. La extraordinaria, en cualquier momento que se estime necesario o conveniente. Las asambleas especiales se realizarán cuando sea necesario. Serán convocadas por el órgano de administración o el de control.

Artículo 12°. Los accionistas que representen por lo menos el veinte por ciento (20%) del capital integrado de cualquiera de las Series de acciones, podrán requerir al órgano de administración o al de control, la convocatoria de la asamblea extraordinaria o de la asamblea especial, indicando los temas a tratar. El órgano de administración o de control, deberá convocar la asamblea para realizarse dentro del plazo máximo de 40 (cuarenta) días corridos de recibida la solicitud; si omitiera hacerlo, la convocatoria podrá ser hecha por cualquier Director, el Síndico o por el órgano estatal de control o judicialmente. Serán de aplicación para las asambleas especiales, a falta de disposición expresa, lo dispuesto en estos Estatutos para las asambleas extraordinarias.

Artículo 13°. La convocatoria se publicará por los menos tres (3) días en el Diario Oficial y en otro diario, con una anticipación mínima de diez (10) días hábiles y no mayor de treinta (30) corridos. Contendrá la mención del carácter de la asamblea, fecha, lugar, hora de la reunión y orden del día.

Artículo 14°. La asamblea en segunda convocatoria, por haber fracasado la primera, deberá celebrarse dentro de los treinta (30) días corridos siguientes y se efectuarán iguales publicaciones que para la primera. Sin embargo, ambas convocatorias podrán realizarse simultáneamente, pudiendo fijarse la asamblea en segunda convocatoria para el mismo día, una hora después.

Artículo 15°. La asamblea podrá celebrarse sin publicación de la convocatoria cuando se reúnan accionistas que representen la totalidad del capital integrado.

Artículo 16°. El Registro de Asistencia a Asambleas se abrirá diez (10) días antes y se cerrará al iniciarse la Asamblea. Para asistir a las asambleas, los accionistas deberán cursar comunicación a la Sociedad a fin de que ésta inscriba las acciones en el Libro de Registro de Asistencia dentro del mismo término. Cada acción dará derecho a un voto.

Artículo 17°. Los accionistas podrán hacerse representar en las asambleas. Será suficiente el otorgamiento del mandato en instrumento privado, con la firma certificada notarialmente. No podrán ser mandatarios los administradores, Directores, síndicos, gerentes y demás empleados de la sociedad.

Artículo 18°. Las asambleas serán presididas por el Presidente del Directorio o su suplente respectivo y, en su defecto, por la persona que designe la asamblea. El Presidente de la asamblea será asistido por un secretario designado por los accionistas asistentes.

Artículo 19°. La asamblea ordinaria se reunirá, en primera convocatoria, con la presencia de accionistas que representen la mitad más uno de las acciones de cada una de las Series con derecho a voto. En segunda convocatoria la asamblea se considerará constituida cualquiera sea el número de accionistas que asista.

Artículo 20°. La asamblea extraordinaria se reunirá en primera convocatoria con la presencia de accionistas que representen más del sesenta por ciento (60%) de las acciones de cada una de las Series con derecho a voto. En segunda convocatoria la asamblea se considerará constituida cualquiera sea el número de accionistas que asista.

Artículo 21°. La asamblea especial se reunirá, tanto en primera como en segunda convocatoria, con el quórum previsto para las asambleas extraordinarias de accionistas, pero referido a los accionistas de la Serie que hubiere sido convocada.

Artículo 22°. Las resoluciones de las asambleas ordinarias y extraordinarias, serán adoptadas con el voto conforme de la mayoría absoluta de accionistas presentes, pero, en todo caso, se requerirá el voto conforme de la mayoría de la Serie B para la reforma de estos estatutos. Quien se abstenga de votar se reputará como habiendo votado en contra, a todos los efectos.

ADMINISTRACION Y REPRESENTACION. Artículo 23°. La Administración de la sociedad estará a cargo de un Directorio compuesto de seis (6) miembros y un suplente respectivo de cada Director. El propio Directorio decidirá quienes ocuparán la Presidencia y los restantes cargos del mismo. Los suplentes serán convocados por el Presidente en caso de vacancia

temporal o definitiva del respectivo Director.

Artículo 24º. Los Directores y sus suplentes respectivos serán electos anualmente a razón de cuatro (4) titulares y sus suplentes por la Serie "A" y dos (2) titulares y sus suplentes por la Serie "B", en asambleas especiales de cada Serie de acciones. Los Directores serán removidos por los accionistas de cada Serie de acciones, reunidos en asambleas especiales.

Artículo 25º. Podrán ser designadas personas físicas o jurídicas, accionistas o no, capaces para el ejercicio del comercio y que no lo tengan prohibido o no estén inhabilitadas para ello. Los Directores podrán ser reelectos, ejercerán hasta la toma de posesión de los sucesores y cesarán en sus cargos cuando sobrevenga cualquier causal de incapacidad, prohibición o inhabilitación.

Artículo 26º. Los miembros del Directorio, si son personas físicas, desempeñarán personalmente sus cargos. En caso de ser personas jurídicas, éstas actuarán a través de la persona física que designen, y podrán reemplazarla toda vez que lo consideren conveniente.

Artículo 27º. El Directorio tendrá las más amplias facultades para la administración de la sociedad y la disposición de sus bienes a efectos de cumplir el objeto social.

Artículo 28º. El Directorio será convocado por el Presidente o por dos (2) miembros cualesquiera; no obstante, cualquier Director podrá requerir su convocatoria, debiendo el Presidente o dos (2) miembros, hacer la convocatoria para reunirse dentro del quinto día hábil de recibido el pedido; si no lo hiciera, podrá ser convocado por cualquiera de sus integrantes. La convocatoria deberá ser efectuada mediante carta simple, telegrama colacionado, facsímil o correo electrónico, dirigido a cada uno de los Directores, a su domicilio registrado en la Sociedad. Quienes sean citados por fax o telegrama deberán acusar recibo de la citación dentro de las cuarenta y ocho (48) horas de recepción del mismo. Sesionará con la asistencia de cuatro (4) de sus componentes. Los Directores, en caso de ausencia, podrán autorizar a otras personas a votar en su nombre, comunicando esa autorización a la sociedad en forma fehaciente.

Las resoluciones se adoptarán por simple mayoría de votos de presentes. En caso de empate el Presidente tendrá doble voto.

Artículo 29º. La representación de la sociedad estará a cargo del Presidente y otro Director, actuando conjuntamente. Esto es sin perjuicio de los poderes generales o especiales que se otorguen.

Artículo 30º. La Asamblea designará cada dos (2) años los auditores externos y fijará su remuneración. La designación deberá recaer en una firma de reconocida trayectoria y prestigio en materia de auditoría.

Artículo 31º. La Asamblea especial integrada por los accionistas de la Serie "B" designará cada dos (2) años un Síndico titular y su suplente (Ley N° 17.292 Artículo 71).

TRANSITORIO. Artículo 32º. Los comparecientes designan al primer Directorio de la Sociedad el que quedará constituido por Este Directorio ejercerá sus funciones hasta que la Asamblea general de accionistas designe a los nuevos integrantes.

Artículo 33º. Para obtener la aprobación de estos Estatutos, con facultades para contestar observaciones, modificando o no su texto, e inscribir la sociedad en las oficinas públicas, firmando declaraciones juradas y demás documentación que podrá corresponder, se autoriza indistintamente a

Artículo 34º. Suscripción e integración de acciones: (1) La Corporación Nacional para el Desarrollo ha suscrito capital por la suma de \$ 1.600.000 e integrado el 50% de esa suma. Le corresponderán las acciones de la Serie "A". (2) La Administración Nacional de Puertos ha suscrito capital por la suma de \$ 400.000 e integrado el 50% de esa cantidad y le corresponderán las acciones de la Serie B. Si la ANP enajenare acciones de la Serie "B", éstas se transformarán en acciones de la Serie "A".

Se solicita la certificación notarial de firmas.

ANEXO F. ANTECEDENTES DEL OPERADOR ESPECIALIZADO.

F1. ANTECEDENTES TECNICO-OPERATIVOS.

La presentación de los antecedentes técnico-operativos del Operador Especializado, deberá incluir, para cada Terminal que haya operado, la siguiente información:

País:

Nombre del Puerto:

Nombre de la Terminal:

Propietario de la Terminal:

Compañía operadora de la Terminal:

Modalidad de gestión u explotación:

Fecha de inicio de operaciones:

RESUMEN DE ACTIVIDAD

Año	CONTENEDORES (*) (Cajas/año)	FACTURACION TERMINAL (U\$/año)
2000		
1999		
1998		
1997		
1996		
1995		
1994		
1993		
1992		
1991		

(*) Contenedores cargados y/o descargados.

Descripción de las características técnicas principales de la Terminal:

- Nº de puestos de atraque:
- Grúas pórtico de muelle:
- Longitud de muelle:
- Calado útil:
- Area de la Terminal:
- Area de almacenamiento:
- Equipamiento para movilización en playa:
- Sistema informático de gestión:

F2. INFORMACION ECONOMICO FINANCIERA.

Se efectuará el siguiente cuadro resumen, con los valores correspondientes al último ejercicio económico cerrado, cuya fecha de cierre deberá tener una antigüedad menor a un año:

INTEGRANTE	%	ACTIVO TOTAL (U\$S)	PASIVO TOTAL U\$S	PATRIMONIO NETO U\$S	%
		(A)	(P)	(A-P)	
TOTAL	100			□ (A - P)	100

Se presentará la documentación probatoria respectiva, con la forma y discriminación exigida en el país de origen de la empresa, certificada por auditor independiente.

ANEXO G. SERVICIOS, PRECIOS MÁXIMOS Y PLAZOS MÍNIMOS.

DENOMINACIÓN		UNIDAD	VALOR MAXIMO
M1	Uso de muelle (incluido amarre y desamarre)	U\$/me.h	1,1
--	Suministros; recolección de residuos	--	Libre
TC1	Transferencia bodega-muelle o muelle-bodega (incluyendo operaciones auxiliares necesarias)	U\$/c	60
TC2	Movilización muelle-playa o playa-muelle	U\$/c	40
TC3	Recepción o entrega	U\$/c	20
TCR	Removido (abordo o buque-muelle-buque)	U\$/c	100
DLD	Depósito libre para contenedor desembarcado	días	Mínimo 3
DLE	Depósito libre para contenedor embarcado	días	Mínimo 3
DLT	Depósito libre trasbordo	días	Mínimo 5
DLV	Depósito libre vacíos	días	Libre
DP	Depósito playa	U\$/TEU.día	Libre
CFS1	Consolidación/ desconsolidación (carga unitizada)	U\$/TEU	Libre
CFS2	Consolidación / desconsolidación (carga suelta)	U\$/TEU	Libre
TRF	Tomas "reefer" (eléctricas)	U\$/TEU.día	30
SA	Suministro agua	U\$/m3	+ 10 % tarifa ANP
SE	Suministro electricidad	U\$/Kwh	+ 10 % tarifa ANP/UTE
--	Limpieza/Reparación de contenedores	--	Libre

ANEXO H. REGIMEN SANCIONATORIO (Reglamento de Ley de Puertos).

ARTICULO 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.

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 reside 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 aquéllas 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 doscientos (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.

ARTICULO	19º.	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.

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.

ARTICULO	20º.	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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

Puerto de Montevideo: Carta de Calidad de Servicio

En la ciudad de Montevideo, siendo las 09 horas del día 17 de mayo de 2001

REUNIDOS:

Administración	Nacional	de	Puertos	-	Ing.	Julio	Cóppola
Dirección	Nacional	de	Aduanas	-		Martha	Ortiz
Centro	de	Navegación	-			Héctor	Bianco
Cámara	de	Operadores	de	Transporte	Multimodal	-	Ernesto Berro Hontou
Asociación	de	Concesionarios	del	Puerto Libre	-	Sr. Eduardo	Fazzio
Cámara	Mercantil	de	Productos	del	País	-	Ec.Nelson Moleda
Cámara	Nacional	de	Comercio	y	Servicios	-	Mario Montemuiño
Cámara	de	Industrias	-	Cr.		Teodoro	Kunin
Asociación	de	Despachantes	de	Aduana	-	Carlos	Ordiera
Unión	de	Exportadores	del	Uruguay	-	Ricardo	Pérez

RECONOCIÉNDOSE

Todos ellos recíprocamente con capacidad y representación bastantes para este otorgamiento,

MANIFIESTAN

- Primero:** Que la totalidad de Entidades que los reunidos representan tienen responsabilidades e intereses en el ámbito territorial del Puerto de Montevideo y coinciden plenamente en la necesidad y oportunidad de sentar las bases más sólidas y duraderas que sea posible en aras de conseguir una auténtica y completa calidad de todos los servicios que se prestan en dicho ámbito, en relación con los procesos que se definan en el alcance del Plan de Calidad del Puerto de Montevideo, que se desarrollará con el objetivo mayor de alcanzar la plena satisfacción de sus clientes.
- Segundo:** De acuerdo con la Ley de Puertos de 1992, los firmantes se comprometen al fomento de la economía nacional, mediante la prestación de servicios portuarios con la máxima productividad, eficacia y calidad, lo que implica colaboración y coordinación entre todos los intervinientes en la prestación del servicio.
- Tercero:** Todas las Entidades firmantes han decidido extremar su celo y aplicarse al máximo para ajustarse a los precedentes enunciados, en el desarrollo de sus funciones, responsabilidades y cometidos en el Puerto de Montevideo, y contribuir así al objetivo común, que voluntariamente han hecho suyo, de conseguir la mejora continua de la calidad de los servicios que en el mismo se prestan.
- Cuarto:** Los reunidos acuerdan la constitución del grupo de Seguimiento Operativo de Calidad y Grupos de trabajo para el cumplimiento del Plan de Calidad del Puerto de Montevideo, el que se instrumentará a impulso e iniciativa de la Administración Nacional de Puertos, respondiendo así al principio de gestión unitaria definido en este nuevo marco.
- Quinto:** Una vez culminados los trabajos previos, los firmantes han decidido fijar el enunciado de las etapas a cubrir en el futuro inmediato y asumir ya los compromisos imprescindibles para el diseño y ejecución de un Plan de Calidad.

Por todo ello, los firmantes, en sus respectivas representaciones, acuerdan vincularse con los siguientes:

ACUERDOS

- I.- Los firmantes concertarán sus voluntades en torno al Plan de Calidad del Puerto de Montevideo, a diseñarse de común acuerdo, para que en el ámbito del Puerto sea una realidad palpable la eficacia y eficiencia de la gestión de los servicios relacionados con los procesos claves a definir y aprobar por el Comité de Calidad, de tal modo y en tal medida que cuantas operaciones desarrollen, en el ámbito de sus respectivas competencias, funciones y responsabilidades alcancen el máximo nivel de calidad de servicio.
- II.- Los estudios y tareas a realizar en el futuro, en pro del Plan de Calidad, podrán servir de base, para promover, en su caso, las necesarias modificaciones que se consideren en la normativa vigente que afecten a los diferentes ramos de la Administración Pública implicados.
- III.- Los reunidos deciden que sus relaciones, aportaciones, reflexiones y trabajos se desarrollarán en el seno de un órgano plenario, que se denominará Comité de Calidad.
- IV.- El Comité de Calidad, estará integrado por los representantes de las Entidades firmantes, ajustará su actividad a los estatutos que se aprueben para su funcionamiento, y sus funciones serán las de diseñar el Plan de Calidad del Puerto de Montevideo, con el fin de planificar, impulsar y supervisar el desarrollo e implantación progresiva de los acuerdos y medidas que se decidan en el marco de dicho Plan.
- V.- Para la definitiva implantación del Plan de Calidad, previas las oportunas reuniones de trabajo y a la mayor brevedad posible, cada firmante concretará sus compromisos específicos, estableciendo plazos y metas, que se adjuntarán oportunamente a la presente Carta de Calidad de Servicio.
- VI.- Los firmantes deciden que deberá elaborarse una "Guía del Usuario del Puerto de Montevideo", cuyo contenido será la definición de los procesos operativos que tienen lugar en el Puerto, llegando a especificar minuciosamente el cometido de cada agente público o privado, así como el proceso de revisión para su actualización.

- VII.-** Los firmantes deciden que se impulse y ejecute un Plan de Formación y Capacitación que contemple el desarrollo de las actitudes y aptitudes de las personas de las empresas de la Comunidad Portuaria (privadas y públicas) que les permita mejorar su actividad, adaptarse al proceso de cambio e innovar en sus respectivas organizaciones (bajo un prisma de mejora continua orientado hacia el cliente).
- VIII.-** Los firmantes deciden igualmente que se desarrolle un Plan de Comunicación, para la adecuada divulgación interna y externa del desarrollo del Plan de Calidad del Puerto de Montevideo de manera mantener informada e involucrada en el proceso a toda la comunidad portuaria y a la opinión pública interesada, así como para que todo cliente potencial llegue a tener cabal conocimiento de los objetivos y prestaciones del mismo y su cumplimiento de una manera transparente.
- IX.-** La Administración Nacional de Puertos del Uruguay empeñará la máxima atención al Plan de Calidad, asumiendo el compromiso de liderar el proceso y constituir y organizar una estructura de Seguimiento Operativo de Calidad a través de indicadores para los acuerdos y medidas que se decidan, que coordinará el desarrollo de grupos de trabajo, elaborará propuestas de mejora y realizará el seguimiento de los procesos sujetos al alcance del Plan. Será el órgano de enlace con el "Comité de Calidad", y dentro de sus cometidos, se destaca la particular atención que prestará para que se tomen de inmediato las acciones correctivas que se entiendan pertinentes.
- X.-** El Comité de Calidad asume el compromiso de estudiar, estructurar e implantar un programa de garantías orientadas al cliente que consolide la prestación del servicio.
- XI.-** El desarrollo y ejecución de estos pactos configurarán la Marca de Calidad del Puerto de Montevideo, como elemento diferenciador con respecto a otros puertos del entorno.
- XII.-** Finalmente, los firmantes remitirán de inmediato el contenido de la presente Carta de Calidad de Servicio a los integrantes de cada Entidad, para proceder a la ejecución de su contenido.

Y para que así conste, los PRESIDENTES DE LAS ENTIDADES REUNIDAS manifiestan su conformidad a la presente Carta de Calidad de Servicio que firman en 10 ejemplares y a un solo efecto, en el lugar y fecha indicados en el encabezamiento.

FIRMANTES DE LA CARTA DE CALIDAD DE SERVICIO DEL PUERTO DE MONTEVIDEO

D. Bernardo Dück D. Carlos Longobardo D. Ernesto Berro Hontou
 Asoc. de Concesionarios y Permisarios de Puerto Libre Asociación de Despachantes de Aduana Cámara de Transporte Multimodal

Ing.Agr. Diego Balestra Ec. Christian Bolz Dr Jorge Peirano Basso
 Cámara de Industrias Cámara Mercantil de Productos del País Cámara Nacional de Comercio y Servicios

D. Héctor Bianco D. Jorge Sierra Cr. Daniel Soloducho
 Centro de Navegación Dirección Nacional de Aduanas Unión de Exportadores

Ing. Agustín Aguerre
 Administración Nacional de Puertos

Puerto de Montevideo: Estatutos del Comité de Calidad

Desarrollando el acuerdo IV de la Carta de Calidad de Servicio del Puerto de Montevideo, suscrita en fecha 17 de mayo de 2001, por las Entidades que integran la Comunidad Portuaria, todos los firmantes acuerdan establecer los siguientes:

ESTATUTOS

OBJETO

Artículo

1

Es objeto de estos Estatutos, regir el funcionamiento del Comité de Calidad del Puerto de Montevideo, establecido por las Instituciones firmantes el 17 de mayo de 2001, en ocasión de suscribir la Carta de Calidad de Servicio del Puerto de Montevideo.

Será su fin primordial el de determinar la Política de Calidad del Puerto de Montevideo y fijar los medios aptos para alcanzar sus metas, de acuerdo con lo que preceptúa la referida Carta.

COMETIDOS

Artículo

2

Dentro de los amplios cometidos que corresponden al Comité de Calidad se enumeran, a título enunciativo y no limitativo, los siguientes:

1. Determinar y aprobar los objetivos de la Comunidad Portuaria de Montevideo a corto medio y largo plazo en el marco del Plan de Calidad.
2. Impulsar y supervisar el Plan de Calidad, su desarrollo y la implantación progresiva de los acuerdos y medidas que se decidan en el marco del mismo Plan de Calidad.
3. Recomendar y proponer las actuaciones que se consideren oportunas y convenientes para poder conseguir los objetivos previamente determinados.
4. Nombrar y constituir los posibles grupos de trabajo así como designar los Presidentes y Coordinadores de los mismos.
5. Aprobar las propuestas de mejora elaboradas por los grupos de trabajo.
6. Decidir sobre la incorporación al Comité de Calidad de nuevos integrantes de la Comunidad Portuaria.
7. Supervisar los trabajos realizados por la estructura de Seguimiento Operativo de Calidad.
8. Aprobar y supervisar el Plan de Formación anual.
9. Decidir el momento en el que el Puerto esté preparado para activar la Marca Puerto de Montevideo.
10. Aprobar las sucesivas modificaciones del alcance de la Marca.
11. Actuar, dentro del área de Calidad, como órgano de consulta de la Comisión Coordinadora Honoraria.
12. Aprobar el presupuesto para el desarrollo, implantación y seguimiento del Plan de Calidad.

INTEGRACION

Artículo

3

El Comité de Calidad estará integrado por directivos de primer nivel designados por las diferentes Entidades que integran la Comunidad Portuaria de Montevideo y que son las siguientes:

Administración Nacional de Puertos
Dirección Nacional de Aduanas
Centro de Operadores de Transporte Multimodal
Cámara de Operadores de Transporte Libre
Asociación de Concesionarios del Puerto
Cámara Mercantil de Productos del País
Cámara Nacional de Comercio y Servicios
Cámara de Despachantes de Industrias
Asociación de Aduana
Unión de Exportadores del Uruguay

Las personas designadas para integrar el Comité de Calidad permanecerán en el mismo hasta que la Entidad designante comunique su sustitución.

Asimismo, el Comité de Calidad podrá contar con otros posibles nuevos miembros que tengan relación con el ámbito portuario.

PRESIDENCIA

Artículo

DE

HONOR

4

El Comité de Calidad tendrá un Presidente de Honor que será el Presidente de la Administración Nacional de Puertos, quien lo presidirá cuando se encontrara presente.

PRESIDENCIA EJECUTIVA, VICEPRESIDENCIA Y SECRETARÍA
Artículo 5

El Comité de Calidad designará un Presidente Ejecutivo y un Vicepresidente por el plazo de un año, reelegible. La elección deberá recaer en integrantes que deben reunir las características de ejecutivo de alto nivel, conocimiento del Puerto e involucrado con la Calidad.

El cargo de Presidente Ejecutivo y Vicepresidente pertenecen al Comité de Calidad.

En caso de sustitución de un delegado que se desempeñe en uno de los cargos indicados, el Comité procederá a elegir un nuevo miembro para el puesto vacante, de entre sus integrantes.

El Comité de Calidad contará con un Secretario, que no será miembro del Comité de Calidad y que será designado por la Administración Nacional de Puertos.

Artículo 6

El Comité de Calidad se reunirá, como mínimo una vez cada mes y cuantas veces lo convoque el Presidente Ejecutivo o lo solicite un tercio de los miembros del Comité de Calidad.

Las convocatorias serán cursadas por el Secretario, por escrito, con una antelación mínima de 48 horas, expresando el orden del día, los asuntos a tratar y el horario de convocatoria.

Las sesiones se desarrollarán en la Administración Nacional de Puertos, salvo que se designe específicamente otro lugar de reunión para celebrar una sesión de trabajo en particular.

El Comité de Calidad quedará constituido de forma valida cuando se encuentren presentes la mitad más uno de los miembros.

Los acuerdos se adoptarán con las siguientes mayorías: Para la designación de Presidente, Vicepresidente, ingreso o egreso de Instituciones al Comité de Calidad, se requerirá una mayoría especial de dos tercios de los integrantes del Comité de Calidad y para los restantes acuerdos se requerirá la mayoría simple de los delegados presentes.

Artículo 7

El Secretario del Comité de Calidad extenderá la correspondiente acta de cada una de las sesiones que firmará conjuntamente con el Presidente Ejecutivo.

El acta se remitirá a todos los miembros del Comité de Calidad y por acuerdo del Comité de Calidad se considerarán aprobadas si, una vez enviadas, no se formula ninguna observación en contra dentro del plazo de cinco días hábiles siguientes a su notificación.

Se aprueban de conformidad los presentes Estatutos y firman diez ejemplares, en el lugar y fecha indicados en el encabezamiento.

