

ACUERDO ENTRE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y LAS COMPAÑÍAS KNG

En la ciudad de Montevideo, el 25 de febrero de 2021, entre I) por una parte la República Oriental del Uruguay (en adelante, el **"Estado"** o **"Uruguay"**) y II) por la otra parte Seaport Terminals NV, Katoen Natie NV, Seaport Terminals Montevideo SA y Nelsury SA (en adelante, las **"Compañías KNG"**, y conjuntamente con el Estado, las **"Partes"**).

En el marco del proceso de consultas amistosas entre la República Oriental del Uruguay y las Compañías KNG, iniciado por estas últimas en base al Artículo 11 del "Acuerdo entre la República Oriental del Uruguay y la Unión Económica Belgo - Luxemburguesa en materia de Promoción y Protección Recíprocas de Inversiones" (en adelante, el **"Tratado"**), las Partes declaran y convienen:

ANTECEDENTES

Que el 15 de octubre de 2019 las Compañías KNG notificaron la existencia de un diferendo (en adelante, el **"Diferendo"**) al Estado por una cuantía estimada de USD 1.500.000.000 con base en el Tratado y solicitaron se diera inicio al proceso de consultas amistosas previstas en su Artículo 11.

Que, en el marco de las consultas amistosas, las Partes llevaron a cabo numerosas reuniones con el fin de procurar alcanzar un acuerdo que ponga fin al Diferendo.

Que el Diferendo y su eventual solución involucran variados aspectos que las Partes identificaron en esas reuniones.

Que en el proceso de consultas amistosas se alcanzaron los acuerdos que se consignaron en las Actas Nº 1 y Nº 2 de fechas 6 de mayo de 2020 y 20 de agosto de 2020, respectivamente.

Que habiendo arribado a los acuerdos relevados en las referidas Actas Nº 1 y Nº 2, las Partes entienden que han llegado a un Acuerdo final que ponga fin al Diferendo.

Que los acuerdos a los que se ha arribado consagran: a) el restablecimiento de la operación portuaria en cumplimiento de las normas vigentes y de aquellas que

rigen la actividad concedida a Terminal Cuenca del Plata S.A., b) la extensión del plazo de la concesión en consideración de la realización de una muy significativa inversión en la Terminal de Contenedores del Puerto de Montevideo, c) la actualización de ciertos aspectos de la normativa vigente, incluyendo una rebaja de tarifas por parte de TCP, d) la renuncia por parte de las Compañías KNG al reclamo internacional anunciado en la notificación de 15 de octubre de 2019 y e) la finalización de los litigios entre las Partes y con la Administración Nacional de Puertos.

Que las Partes convienen celebrar el presente Acuerdo que pone fin al Diferendo conforme a las estipulaciones siguientes.

PRIMERA. TÉRMINOS. En este Acuerdo los siguientes términos tendrán los significados que se les asigna a continuación.

Actas: las Actas N°1 y N° 2 de fechas 6 de mayo de 2020 y 20 de agosto de 2020 respectivamente, labradas en el proceso de consultas amistosas, que se adjuntan como Anexos al presente.

Acuerdo: el presente Acuerdo y sus Anexos.

Acuerdos: los diferentes acuerdos consignados en el presente Acuerdo que forman un objeto único e indivisible.

Anexos: los siguientes Anexos que suscritos por las Partes integran el Acuerdo:

Anexo I: Reglamento de Atraque

Anexo II: Descripción de la inversión

Anexo III: Área de concesión

Anexo IV: Reforma de estatutos

Anexo V: Esquema de rebaja de tarifas a exportadores

Anexo VI: Procedimiento de resolución de controversias

Anexo VII: Acta 1 y 2

Anexo VIII: Notificación de 15 de octubre de 2019

Anexo IX: Nuevo Régimen de Gestión

Anexo de Información complementaria: Descripción de carácter indicativo y estimativo del proyecto de inversión, sujeto a modificaciones según el Proyecto Ejecutivo Final

ANP: la Administración Nacional de Puertos.

Área Especializada: el espacio físico que forma parte de una Terminal Especializada.

Compañías KNG: son las compañías 'Seaport Terminals NV', 'Katoen Natie NV', 'Seaport Terminal Montevideo SA' y 'Nelsury SA'.

Contrato de Gestión: el Contrato de Gestión celebrado entre Terminal Cuenca del Plata S.A. y la ANP el 12 de junio de 2001.

Contratista o TCP: Terminal Cuenca del Plata S.A.

Concesión: la concesión otorgada a TCP mediante el Contrato de Gestión.

Decreto 137/001: el Decreto del Poder Ejecutivo N° 137/001, de 25 de abril de 2001.

Diferendo: el diferendo que planteara Katoen Natie al Estado en su notificación presentada el 15 de octubre de 2019.

Estado o Uruguay: la República Oriental del Uruguay.

Estatutos: los estatutos de Terminal Cuenca del Plata S.A.

Inversiones Proporcionales: son aquéllas en las que se cumpla la relación proporcional entre el monto total de las inversiones realizadas en relación a la capacidad de la Terminal.

Partes: el Estado y las Compañías KNG.

Poder Ejecutivo: el Poder Ejecutivo de Uruguay.

Régimen de Gestión: el Régimen de Gestión de la Terminal contenido en el Decreto que sustituirá al Decreto N° 137/001, de 25 de abril de 2001.

Terminal: la terminal de contenedores del Puerto de Montevideo gestionada por TCP.

Terminal Especializada de Contenedores: el Area Especializada para contenedores que posee, al menos, un puesto de atraque, una grúa de muelle específica para contenedores y un área de almacenamiento con equipamiento para movilización de contenedores, gestionado mediante sistemas de planificación de operaciones.

Tratado: el "Acuerdo entre la República Oriental del Uruguay y la Unión Económica Belgo - Luxemburguesa en materia de Promoción y Protección Recíprocas de Inversiones", ratificado por Uruguay mediante Ley N° 16.856, de 4 de noviembre de 1991 y vigente desde el 24 de abril de 1999.

SEGUNDA. OBJETO. I) Las Partes convienen poner fin al Diferendo mediante los Acuerdos a los que han arribado.

II) Las Partes deberán instrumentar los Acuerdos en el plazo de treinta días contados a partir de la fecha de otorgamiento del Acuerdo, salvo que las Partes pudieran convenir una prórroga si el proceso necesario para la instrumentación ya estuviera en curso, o que se prevea un plazo diferente en el presente Acuerdo.

III) Las Partes otorgarán todos los actos necesarios para ello y que se encuentran previstos en el Acuerdo. La ANP ratifica el Acuerdo y se compromete a dictar u otorgar aquellos actos que corresponde sean llevados a cabo por ella.

IV) En caso de eventuales cambios de accionistas en las Compañías KNG, este Acuerdo se mantendrá en todos sus términos con respecto a las mismas y a los eventuales nuevos accionistas.

TERCERA. ACUERDOS.

Los Acuerdos alcanzados y convenidos por las Partes son los siguientes.

A.- Aspectos Operativos.

1.- La ANP sólo podrá dar en uso infraestructura pública a operadores privados dentro de los recintos portuarios únicamente en los términos establecidos en el Artículo 11, apartado B de la Ley Nº 16.246 de 8 de abril de 1992 (en adelante "Ley 16.246" o "Ley de Puertos") y en consonancia con lo establecido en el Reglamento de Operaciones Portuarias vigente mediante el Decreto Nº 183/994 de 28 de abril de 1994 (en adelante "Decreto 183/994").

2.- La ANP sólo asignará espacios públicos dentro de los recintos portuarios dando cumplimiento a los requisitos establecidos en el Artículo 11 apartado B de la Ley 16.246, de 8 de abril de 1992 y del Artículo 72 del Decreto 183/994, debiendo comenzar a instrumentar desde la firma del Acuerdo el cese de la utilización de espacios bajo el régimen que se denominará de "almacenaje" otorgado en varias áreas del Puerto de Montevideo. Dichos ceses deberán quedar efectivos en un plazo máximo de ciento ochenta días a contar de la firma del Acuerdo. Pasado dicho plazo todos los espacios dentro del recinto portuario deberán estar únicamente bajo el régimen permitido por la Ley.

3.- A los efectos de la correcta aplicación de la Ley de Puertos y de su Reglamento de Operaciones Portuarias - Decreto 183/994 -, la ANP decretará el atraque de los buques que arriben al Puerto según su carga conforme al Reglamento de Atraque. En el caso de carga de contenedores, la ANP decretará a la Terminal especializada de contenedores concedida conforme al artículo 20 de la Ley Nº 17.243, de 29 de junio de 2000.

4.- En materia de contenedores y a los efectos de la correcta interpretación del Artículo 72 del Decreto 183/994, se considerará que dicha Terminal se encuentra ocupada cuando no pueda garantizar el atraque dentro de las veinticuatro horas siguientes al decreto de atraque.

5.- La ANP solamente podrá decretar el atraque en los muelles generales en los casos establecidos en forma expresa en el Reglamento de Operaciones

Portuarias, Decreto 183/994, conforme al Reglamento de Atraque que aprobará el Poder Ejecutivo y cuyo texto consta en el Anexo I. A los efectos de su implementación se establece un plazo de 180 días a partir de la firma del presente Acuerdo para su entrada en vigencia. Dicho plazo podrá ser prorrogado mediante acuerdo entre las partes por 180 días adicionales por única vez.

6.- Los muelles públicos en el recinto portuario serán multioperador, multipropósito y estarán destinados a garantizar y complementar las operaciones de las terminales especializadas en concordancia con la Ley 16.246 y sus Decretos reglamentarios, debiendo la Administración Nacional de Puertos garantizar la operación completa a todo buque o barcaza por la cual se le haya decretado muelle no permitiéndose el desplazamiento del mismo en favor de otro buque, salvo condiciones excepcionales establecidas en el Reglamento de Operaciones Portuarias.

B. Contrato de Gestión y otros aspectos vinculados a TCP.

El Contrato de Gestión será modificado en los términos siguientes.

1. Plazo

- 1.1. La ANP, con aprobación del Poder Ejecutivo, concederá una extensión del plazo del Contrato de Gestión de cincuenta años a partir del vencimiento del plazo actual.
- 1.2. Considerando la regularización de la normativa aplicable descrita en la Sección A "Aspectos Operativos" y como contrapartida por la extensión del plazo anteriormente descrita, TCP deberá realizar las inversiones detalladas en el Anexo II y las Compañías KNG renuncian a los reclamos anunciados en la notificación del Diferendo.
- 1.3. El Régimen de Gestión de la Terminal será el que consta en el Anexo IX.

2. Inversiones de la Terminal

- 2.1. El plazo de extensión establecido en la cláusula 1.1. anterior, y conforme lo consignado en la cláusula 1.2. tiene, asimismo, como contrapartida, las inversiones comprometidas y detalladas en el Anexo II.
- 2.2. El proyecto de inversión a ejecutar se iniciará una vez instrumentadas las medidas previstas en la Sección A. Aspectos Operativos y en los términos que se establecerán en el Régimen de Gestión de la Terminal, siempre que no surjan impedimentos o retrasos que no sean imputables únicamente al Contratista. Las Compañías KNG presentan un cronograma indicativo de realización de las Obras, debiéndose incluir el cronograma definitivo en el Proyecto Ejecutivo Final a presentar a ANP para su aprobación.
- 2.3. Las inversiones adicionales al proyecto que impliquen un aumento en la capacidad y/o productividad de la Terminal y cumplan con las normas vigentes, serán autorizadas por ANP.

3. Área de concesión

- 3.1. En el área anexa a la Terminal sobre la Dársena Fluvial, se encuentran los Depósitos A y B, muelles y sus zonas adyacentes, ocupados por la Armada Nacional. En caso de desafectarse esa área de su actual destino, se le incorporará al área de la Terminal, conforme se indica en el plano que consta en el Anexo III.
- 3.2. El área dentro del recinto portuario que actualmente se encuentra utilizada por el Servicio de Balizamiento de la Armada y que pertenece a la ANP, pasará a integrar el área de la concesión de TCP como parte del acceso de camiones llamado "Acceso Washington". Dicha área deberá ser desocupada dentro de los ciento veinte días posteriores a la fecha del Acuerdo, a los efectos de que TCP pueda iniciar las obras necesarias para la construcción de nuevos accesos.
- 3.3. La Terminal podrá seguir contando con los accesos Maciel y Washington durante todo el plazo de la concesión.

4. Utilidades

- 4.1. Se acuerda aprobar la distribución de ochenta por ciento (80%) de las utilidades acumuladas de TCP en la Asamblea General Extraordinaria

de Accionistas a convocarse una vez instrumentadas las medidas previstas en la Sección A. Aspectos Operativos, aceptando las Partes que conserve el veinte por ciento (20%) de las mismas en resultado acumulado como reserva para la ejecución de inversiones.

4.2. En el marco de las importantes inversiones a desarrollar en la Terminal y en el caso que sea necesario que los accionistas deban capitalizar la empresa para el desarrollo de los compromisos asumidos, se acuerda, en la Asamblea General Extraordinaria a convocarse a los treinta días siguientes al otorgamiento del Acuerdo, modificar el Artículo 22 de los Estatutos de TCP, que quedará redactado en la forma establecida en el Anexo IV.

4.3. Si la redacción acordada en el Anexo IV fuese observada o rechazada en el trámite de reforma de estatutos, ANP y Nelsury procurarán redacciones o actos alternativos en aras del mismo fin. Igual compromiso se asume con las demás modificaciones a los estatutos de TCP.

5. **Marco jurídico. Interés general. Protección de la inversión. Derecho de la competencia.**

5.1 En el ámbito de la competencia regional y la necesidad de generar economías de escala que permitan darle competitividad al Puerto de Montevideo y su área de influencia, las operaciones de contenedores estarán concentradas en las áreas y muelles especializados conforme a lo establecido en el Artículo 72 del Decreto 183/994, no permitiéndose la autorización ni la instalación de grúas pórticos y/o equipamiento que puedan dar lugar a una especialización en contenedores fuera de las áreas y muelles especializados.

5.2. No se otorgarán nuevas concesiones ni permisos ni autorizaciones para la instalación y explotación de una Terminal Especializada de Contenedores, durante la vigencia de la Concesión, salvo que los movimientos de contenedores en TCP superen el ochenta y cinco por ciento (85%) de la capacidad anual de la Terminal por dos años consecutivos. Esta condición de capacidad no podrá ser ejecutada mientras se desarrolla la construcción del proyecto que consta en el

Anexo II. La nueva terminal que pudiera concederse en la hipótesis anteriormente prevista deberá cumplir con las mismas condiciones de canon, mismos mínimos de captación de demanda y realizar Inversiones al menos Proporcionales a las de la Terminal.

- 5.3.** Una vez culminada la obra de expansión, el Contratista deberá presentar en su Informe Comercial siguiente, un estudio de capacidad a su cargo, realizado por una consultora internacional de reconocida experiencia técnica en este tipo de análisis y autorizada previamente por la ANP. El estudio de capacidad deberá ser actualizado cada 5 años salvo que antes se hubiere efectuado cambios en la infraestructura, equipos o tecnología que requieran una actualización anticipada de la capacidad de la Terminal.

El término Área de influencia Puerto de Montevideo se refiere a las áreas de desarrollo portuario dentro del departamento de Montevideo.

6. Mínimos

- 6.1.** Mínimo de Canon - Volumen de demanda global mínima. TCP se obliga a captar y atender la demanda mínima establecida en el Régimen de Gestión. La obligación de captar y atender tal demanda mínima solamente se considerará incumplida cuando ello se deba a acción u omisión imputable a TCP.
- 6.2.** Mínimo de Gestión - El incumplimiento, por acción u omisión imputable a TCP, durante cinco años consecutivos, de la obligación de captar y atender la demanda mínima establecida en el Régimen de Gestión será causal de rescisión del Contrato de Gestión.

7. Dragado.

- 7.1.** La ANP será responsable de asegurar, a su cargo, el dragado en las áreas de acceso y maniobra de la Terminal, permitiendo la operación de buques con una profundidad de hasta catorce (14) metros (equivalentes a cuarenta y seis (46) pies de profundidad). El mismo será llevado adelante por etapas, una vez otorgadas las autorizaciones correspondientes.

7.2. Por lo menos dos veces al año, la ANP 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.

7.3. En el caso de dragado a cargo de TCP y, de ser necesario, la ANP incorporará en su plan de dragado dicha área a solicitud escrita de TCP, sin que ello implique la asunción por parte de la ANP de los costos asociados a dicho dragado, que se mantendrán a cargo de TCP.

8. Tarifas

8.1. TCP hará una reducción gradual de ciertas tarifas a la exportación según lo consignado en el anexo IV. La reducción gradual será en proporción al crecimiento del volumen del comercio exterior en la Terminal.

La primera etapa de los descuentos a otorgarse se aplicará a partir de la firma del presente Acuerdo.

8.2. Si al 1 de enero de 2022, la ANP no ha instrumentado la aplicación del Artículo 72 del Decreto 183/94 y/o la aplicación del Artículo 11 Literal B de la Ley 16.246, TCP tendrá derecho de finalizar los descuentos planificados y deducir de los pagos que realiza a la ANP la suma total de los descuentos otorgados.

8.3. TCP 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 fijados en el Anexo G del Régimen de Gestión.

8.4. A los efectos de poder cumplir con lo dispuesto con el artículo 20 de la Ley N° 17.243 y en aras de beneficiar las exportaciones locales, los precios máximos que menciona la ley, serán establecidos dentro del Anexo G Tarifas del Régimen de Gestión, solamente en los servicios prestados a la exportación e importación, liberando los precios de los servicios que la Terminal presta al buque ya que se encuentran establecidos en el marco de la competencia entre los distintos puertos de la región.

8.5. Contemplando los posibles cambios y avances en la prestación de servicios logísticos, TCP podrá prestar todos los servicios necesarios

siempre y cuando, debido a su especialización, estén vinculados a la atención del contenedor y/o su carga, debiendo estar la descripción de todos los servicios que preste la Terminal en su sitio web.

9 Solución de Controversias

Se acuerda establecer un nuevo mecanismo de Solución de Controversias aplicable al Contrato de Gestión, el cual consta en el Anexo VI.

10. Varios

10.1 Proyecto de molinos en Punta de Sayago: En la búsqueda de la eficiencia energética y promoción de energías renovables, TCP podrá instalar molinos de viento en el área de Punta de Sayago, bajo las siguientes condiciones: a) ANP otorgará libre de gravamen y costo del espacio físico para la ubicación de los molinos, b) la totalidad de la energía generada por los molinos será deducida directamente de la energía consumida por la Terminal en términos de kWh, c) TCPUTE y la ANP procurarán formalizar un acuerdo que dé cumplimiento a los principios establecidos en este artículo.

10.2 La Terminal y Nelsury contarán con todas las bonificaciones impositivas vigentes y a crearse incluyendo la Declaración de Interés Nacional.

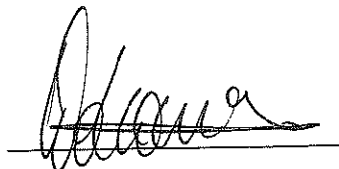
CUARTA. FINALIZACIÓN DE LITIGIOS. I. Las Partes convienen que mediante la firma del Acuerdo dan por zanjado el Diferendo y que nada tienen que reclamarse por hechos, actos, omisiones o cualquier otra causa anterior a la fecha del Acuerdo, tanto en el ámbito nacional como internacional.

II. Asimismo, se acuerda que las Partes dan por finalizados todos los litigios que pudiera haber entre ellas, así como entre TCP, Nelsury y la ANP. Los costos ocasionados por los mismos serán soportados por cada Parte en el orden causado.

QUINTA. ESTABILIZACIÓN JURÍDICA. Los derechos y obligaciones de las Compañías KNG bajo el Contrato de Gestión y el presente Acuerdo no deberán verse afectados de manera adversa como consecuencia de cambios normativos posteriores a la suscripción de este Acuerdo.

SEXTA. INCUMPLIMIENTOS. I. La voluntad de las Partes es que se dé fiel cumplimiento a las obligaciones asumidas por cada una de ellas en el Acuerdo y por todo el plazo de la Concesión.

II. El incumplimiento por cualquiera de las Partes de las obligaciones asumidas en el Acuerdo dará derecho a las Partes a recurrir a las vías que pudieren corresponder, inclusive para las Compañías KNG las previstas en el Tratado



Vincent Vandecauter

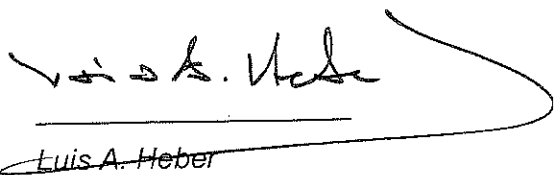
Apoderado por:

Seaport Terminals NV

Katoen Natie NV

Seaport Terminals Montevideo SA

Nelsury SA



Ministro de Transporte y Obras Públicas

República Oriental del Uruguay

Anexo I

**PROYECTO DE REGLAMENTO GENERAL DE ATRAQUE DE BUQUES
DEL PUERTO DE MONTEVIDEO**

Artículo 1º. DECRETO.

Los buques que operen en el Puerto de Montevideo deben utilizar los muelles y boyas asignados por el Departamento Montevideo (DM) del Área Operaciones y Servicios (ÁOyS) de la Administración Nacional de Puertos (ANP).

Dicha asignación se efectuará en virtud de un acto, denominado decreto, dictado conforme a las reglas que aquí se establecen.

Esas reglas se regirán, entre otros, por dos principios fundamentales:

- a) el de "servicio empezado, servicio terminado", que implica la continuidad de los servicios desde su inicio hasta su finalización (artículo 14 de la ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992 y artículo 1 del Reglamento de la Ley de Puertos N° 16.246, de 8 de abril de 1992, aprobado por el artículo 1º del decreto N° 412/992, de 1º de setiembre de 1992);
- b) el de prohibición de exclusividad en el uso de muelles por parte de armadores, representante u operador, conforme a lo dispuesto por la ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992 y sus reglamentos de ejecución, en especial el decreto N° 183/994, de 20 de abril de 1994.

Artículo 2º. REPRESENTANTE DEL BUQUE.

El propietario, armador o agente del buque deberá comunicar a la autoridad portuaria el nombre de quién se desempeñará como representante del buque, lo que se incluirá en el decreto correspondiente, con indicación de titular, primer suplente y segundo suplente.

El representante del buque deberá identificar ante la ANP al armador del buque y presentar la documentación que acredite su representación cada vez que la ANP lo disponga.

Artículo 3º. REPRESENTANTE DE TERMINAL PORTUARIA.

Los concesionarios de terminales portuarias deberán comunicar a las autoridades portuarias competentes, lo que se incluirá en el decreto correspondiente, el nombre de quién se desempeñará como representante de la terminal, con indicación de titular, primer suplente y segundo suplente.

Artículo 4º. COMUNICACIÓN DE TIEMPOS ESTIMADOS.

Al efecto de la programación de la operativa portuaria, el representante del buque debe comunicar el tiempo estimado de llegada (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETS) en el Sistema de Gestión Portuaria con una antelación no menor a los 7 (siete) días.

Si se trata de un buque proveniente de un Estado Parte del Mercosur la comunicación tendrá lugar en un plazo no menor a los 3 (tres) días.

En caso de realizarse un cambio de agencia, la nueva escala mantendrá la fecha de la anterior a los efectos del régimen de prioridades.

La información debe ser actualizada por el representante del buque 48 horas antes del ETA y confirmada antes del decreto correspondiente.

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

Artículo 5º. INFORMACIÓN A PROPORCIONAR.

Al actualizar la información el representante del buque debe proporcionar los datos y documentos que dispone el Art. 60 del decreto N° 183/994, de 20 de abril de 1994, en particular:

5.1 Manifiesto de carga a desembarcar, incluyendo cargas peligrosas y refrigeradas.

5.2 Bultos pesados, si se desembarcarán y cargas que sobresalen del contorno del buque, si son transportadas a bordo del mismo.

5.3 Cantidad estimada de removidos de abordó y con uso de muelle que se realizarán.

5.4 Equipos con que cuenta el buque y equipos necesarios para la operación.

5.5 Calados estimados de llegada y de partida.

5.6 Los 10 puertos anteriores o todos los puertos anteriores desde la última vez que estuvo en el Puerto de Montevideo.

5.7 El puerto de destino al finalizar la operación solicitada.

5.8 Rol (lista de los tripulantes), indicando quién es el OPB, que se ingresará en el sistema informático previo al inicio de las operaciones.

5.9 Todas las operaciones previstas: reparaciones, cuando se solicite parar máquinas con autorización de COTEC, aliste, carga o descarga, cambio de tripulantes, operaciones con la certificación OSRO cuando corresponda según Disposición Marítima 157, etc.

Si el buque proviniera de Buenos Aires, de puertos fluviales aguas arriba, o de Río Grande do Sul, el representante del buque podrá completar la información al confirmar el arribo.

5.10 Para todo ingreso de buque pesquero de bandera extranjera al Puerto de Montevideo se debe cumplir con lo establecido por el Decreto del Poder Ejecutivo N° 289/010, de 29 de setiembre de 2010.

5.11 Manga y Eslora si difiere de lo declarado en el Registro Loyd.

5.12 Tiempo estimado de operación.

5.13 Si el buque realiza carga de graneles en otro puerto nacional y completará en Montevideo.

Artículo 6°. INFORMACIÓN DE LA CARGA A EMBARCAR.

Con una anticipación de 24 horas al tiempo de llegada confirmado (CTA), el representante del buque debe suministrar la información de la carga a embarcar.

Artículo 7°. OPERACIONES ADICIONALES.

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

Artículo 8°. REALIZACIÓN DE DECRETOS.

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

El decreto se aplicará si no existen observaciones por parte del Capitán de Puerto en un plazo no mayor a 2 horas desde que se ponga a su consideración.

La hora establecida del decreto es las 10:15 para los buques que se hayan anunciado antes de las 10:00.

El decreto de muros normal será desde la hora 10:15 hasta la hora 10:15 del día siguiente salvo los sábados (o días previos a los feriados no laborables), que se decretará hasta la hora 10:15 del día lunes (o día posterior al feriado no laborable).

Sin perjuicio de lo establecido en el inciso anterior, el ÁOyS podrá extender el plazo de vigencia de la programación de atraques a un plazo de 48 o 72 horas, cuando medien razones de interés general, y con ello se habilite una optimización del uso de la

infraestructura portuaria disponible con relación a la actividad que pretende ser llevada a cabo en dicho plazo.

Los buques que por impedimentos propios de la instalación portuaria (disponibilidad de infraestructura o falta de las profundidades adecuadas en Zona de Fondeo), deban ser fondeados en zonas fuera del puerto a la espera para completar la operación anunciada, se tomará a todos los efectos como la misma escala.

Artículo 9°. LABRADO DE ACTA

La asignación de atraques se realizará con la presencia de los representantes de los buques y representantes de las terminales concedidas, labrándose un acta que debe ser refrendada por un mínimo de dos representantes de buques, siendo obligatoria para todos. El DM entregará a aquellos representantes que lo soliciten una fotocopia del acta labrada.

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

Artículo 10°. REGISTRO LLOYD'S.

Los buques serán considerados de acuerdo con la categoría del Lloyd's Register. Si se declara que se realizará un tipo de operativa diferente a la de su categoría, el representante lo deberá comunicar por los medios establecidos, al anunciar la escala a la ANP. Ésta asumirá dicho cambio para esa escala.

Artículo 11°. ASIGNACION DE ATRAQUES EN TERMINALES CONCESIONADAS.

Un buque debe ser decretado en los muelles especializados siguiendo los lineamientos establecidos en el Decreto N° 183/994, de 20 de abril de 1994 (Reglamento de Operaciones) y aplicar los criterios de prioridades en los muelles públicos únicamente en los casos no abarcados por el Reglamento de Operaciones o dentro de las excepciones que el mismo establece.

Artículo 12°. RÉGIMEN DE PRIORIDADES DE ATRAQUE.

Los muelles y boyas del Puerto de Montevideo serán asignados con distinta prioridad según el tipo de buques cuyas CTA para el mismo período de decreto difieran menos de 12 horas, para el que sean solicitados de acuerdo con el siguiente régimen de prioridades:

Muelle Fluvial

BITAS 35 a 40:

Primera: buques ferry.

Segunda: buques de pasajeros sin frecuencia estable.

BITAS 40 a 49:

Primera: buques de pasajeros con frecuencia estable.

Segunda: buques de pasajeros sin frecuencia estable.

BITAS 49 a 51:

Primera: buques de pasajeros con frecuencia estable.

Segunda: buques de pasajeros sin frecuencia estable.

Tercera: pesqueros de altura, con carácter precario.

Cabecera del Muelle A

Sólo se asignará en casos especiales, con carácter precario.

Atraques 1 y 2

Primera: buques cruceros con pasajeros y escala reservada, estribor a muro. Por condiciones que lo justifiquen podrá autorizarse el atraque sobre la otra banda.

Segunda: buques Car - Carrier o Ro Ro

Tercera: buques con graneles líquidos.

Cuarta: los demás buques de carga.

Quinta: buques pesqueros de altura, con carácter precario.

Atraques 3 y 4

Primera: buques cruceros con pasajeros y escala reservada, en caso de que los atraques 1 y 2 estén ocupados, o bien su eslora u otras condicionantes específicas lo requieran, babor a muro. Por condiciones que lo justifiquen podrá autorizarse el atraque sobre la otra banda.

Segunda: buques porta contenedores

Tercera: los demás buques de carga

Cuarta: buques Car-Carrier o Ro-Ro.

Atraque 5

Primera: buques cruceros con pasajeros sin frecuencia estable, en caso de que los sectores de Atraque 1 y 2, o 3 y 4 estén ocupados, o bien su eslora u otras condicionantes específicas lo requieran.

Segunda: buques porta contenedores.

Tercera: buques de carga general con carga desde vagón y que utilicen grúas de muelle

Cuarta: los demás buques de carga, que deberán girar a otro atraque por mejora operativa, siempre y cuando exista lugar para el giro

En caso de no existir un lugar para el giro éste no se realizará.

Atraque 6

Primera: buques, graneleros de ultramar y cabotaje que operan sin cintas transportadoras de carga y buques para carga de animales en pie que no pueden operar en el Atraque 10.

Segunda: buques con bultos pesados y sin medios propios.

Tercera: buques de cabotaje.

Cuarta: buques porta contenedores.

Atraque 7

Primera: buques de cabotaje con carga en la que prevalecen los contenedores y que utilicen grúas de muelle.

Segunda: buques de cabotaje.

Tercera: buques con bultos pesados y sin medios propios.

Cuarta: buques porta contenedores.

Cabecera del Muelle B

Primera: buques con graneles secos, de ultramar o cabotaje.

Segunda: buques con graneles líquidos si los atraques 1 y 2 están ocupados.

Tercera: los demás buques de carga.

Atraques 8 y 9

Primera: buques cruceros con pasajeros sin frecuencia estable sujeta a lo establecido en el artículo 13 literal a) con relación a la programación de la actividad de estos buques.

Segunda: buques porta contenedores de ultramar

Tercera: buques graneleros que operen con cintas transportadoras de carga.

Cuarta: buques de cabotaje con contenedores.

Quinta: los demás buques de carga.

Atraque 10

Primera: buques graneleros que operen con cinta.

Segunda: buques Car-Carrier o Ro-Ro, buques de carga de animales en pie, y buques de cabotaje con carga general o graneles,

Tercera: buques de cabotaje que operan contenedores

Cuarta: los demás buques de carga.

Atrake 11

Primera: buques que operan cargas desde o hacia el Complejo Frigorífico

Segunda: los demás buques de carga.

Tercera: buques pesqueros operativos.

Atrake 11 de Bitas 137 a 141

Primera: buques pesqueros no operativos en reparación, amarrados a la mediterránea.

Segunda: otros buques no operativos en reparación, amarrados a la mediterránea.

Atrake 13 (Muelle C)

Primera: buques que en su operación calen más de 10,5 m

Segunda: buques graneleros que operen con cintas transportadoras de carga.

Tercera: buques porta contenedores de ultramar

Cuarta: buques de cabotaje con contenedores.

Quinta: buques Car-Carrier o Ro-Ro.

Sexta: los demás buques de carga.

Muelles de Punta Sayago

Primera: buques Car-Carrier o Ro-Ro

Segunda: los demás buques de carga.

Para todos los atraques

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

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

Luego de decretado el atraque deberían completar la operación antes de su salida, no permitiéndose la suspensión de las operaciones.

En el caso de que las condiciones operativas lo requieran el DM determinará la banda sobre la que obligatoriamente debe atracar un buque.

Las prioridades de atraque en los distintos muelles aquí establecidas, podrán ser modificadas en forma expresa a través de reglamentos de atraque específicos para muelles especializados o terminales.

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

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

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

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

Artículo 13º. ATRAQUE DE BUQUES CRUCEROS.

a) La actividad de cruceros se centralizará prioritariamente en el sector de los atraques 1 y 2, ó bien en el de los atraques 3, 4, y 5, en los casos que la ocupación de muros prevista en aquellos, o las condicionantes de la propia escala lo requieran, y en tercera instancia podrá eventualmente utilizar el sector de los atraques 8 y 9, u otros atraques disponibles, siendo obligación del armador, representante o agencia por

razones de seguridad disponer a partir del atraque 6 inclusive de locomoción desde/hacia el buque crucero y el acceso principal del recinto tanto para pasajeros como para tripulantes, sin derecho a reembolso por parte de la Administración.

La información concerniente a la programación de escalas será procesada de acuerdo con el orden de anuncio e ingreso en el sistema de gestión de buques del Puerto de Montevideo hasta con dos años de antelación, la cual estará accesible al resto de las agencias marítimas.

Se reservará lugar hasta para dos buques por día sin determinarse el atraque a utilizar.

A modo de excepción, cuando de ello no resulten afectados a las escalas otros atraques fuera de los sectores 1-2 y 3-4-5, o no haya coincidencia de los horarios a muro de las escalas, y siempre que no signifique una distorsión a la actividad general, siendo compatible con la optimización del aprovechamiento de los muros disponibles, a solicitud de parte, y con el informe favorable del ÁOyS, la Gerencia General podrá otorgar la autorización para la reserva de una tercera escala.

El sistema de la ANP informará automáticamente la reserva al representante del buque el que depositará el 50% del precio correspondiente al muellaje confirmando la escala, en un plazo máximo de 10 días hábiles. Este monto no se devolverá en el caso de cancelarse la escala si ésta no es asignada a otro crucero.

En el plazo establecido en el artículo 4 de este reglamento, dicha información deberá confirmarse y complementarse con aquellos datos relevantes que faciliten la programación de su escala y actividades conexas en el Puerto de Montevideo, (por ejemplo, recambio de pasajeros) así como su eventual coordinación con otras escalas que formen parte de su itinerario previsto: secuencia, fechas, duración, conexiones, etc.

b) Salvo en los sectores correspondientes a los atraques 1 a 5, será de cargo y responsabilidad del Representante, el retiro en autobuses, u otros vehículos de similares características, de todo el personal y pasajeros que no tomen excursiones, quedando expresamente prohibido el desplazamiento peatonal por áreas operativas.

c) En todos los casos los buques cruceros con pasajeros con escala confirmada en el Puerto de Montevideo tendrán prioridad frente a los buques de pasajeros que no tengan escala confirmada.

d) Los buques cruceros con pasajeros cuyo itinerario original no incluya al Puerto de Montevideo para una fecha específica, podrán solicitar asignación de muelle en éste para la eventualidad de que su escala prevista en otro puerto sea cancelada, quedando dicha asignación sujeta a la disponibilidad efectiva de muro, perdiendo asimismo prioridad frente a otros buques con escala ya confirmada previamente para Montevideo.

El representante del buque deberá actualizar la escala antes de la hora 16:00 del día anterior al de su ETA.

Por el servicio de reserva de asignación de muelle, la ANP cobrará el monto correspondiente a 6 horas de muellaje. En caso de concretarse el atraque se liquidará el uso de muelle por el tiempo efectivamente utilizado.

f) La permanencia máxima en puerto de un buque crucero no debe superar las 36 horas, a menos que ello no interfiera con la operativa prevista para el atraque ocupado. Toda situación que pudiere llevar a superar dicho plazo deberá ser sometida a consideración del ÁOyS para su eventual autorización.

Artículo 14°. ATRAQUE DE BUQUES PORTACONTENEDORES.

En cumplimiento del artículo 72 del Decreto N° 183/994, de 20 de abril de 1994 (Reglamento de Operaciones Portuarias), la ANP deberá priorizar el atraque de buques y barcasas portacontenedores en la terminal especializada y solo podrá decretar los

los mismos en los muelles multipropósito en caso de que la Terminal Especializada se encuentre ocupada durante el periodo de 24 horas siguientes al decreto.

Artículo 15°. CARRERA ENTRE BUQUES.

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

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

15.1 Si los representantes de dos o más buques solicitan un mismo atraque con idéntico derecho de acuerdo con el régimen de prioridades y la diferencia entre los CTA es menor a 6 horas, se asignará el muelle al que llegue primero a la zona denominada "cuadrante". En el mismo decreto se definirá el atraque del buque que llegue más tarde, o quedará decretado a la salida del que ganó la carrera para el mismo atraque.

15.2 Si los representantes de dos o más buques solicitan un mismo atraque con idéntico derecho de acuerdo con el régimen de prioridades y la diferencia entre los CTA es de 6 a 12 horas, se asignará el muelle al que tenga el primer CTA. Si pasadas 6 horas desde el primer CTA, el buque respectivo no llegó al muelle, entonces perderá el derecho de atracar en el mismo. El buque con CTA siguiente podrá ser atracado en el muelle solicitado si cumple con su CTA. En el mismo decreto se definirá el atraque del buque que llegue más tarde.

15.3 Si los representantes de dos o más buques solicitan un mismo atraque con idéntico derecho de acuerdo con el régimen de prioridades y la diferencia entre los CTA es mayor a 12 horas, se asignará el muelle al que tenga el primer CTA. Si pasadas las 12 horas desde el primer CTA el buque respectivo no llegó al muelle, entonces perderá el turno de atraque y deberá ser solicitado nuevamente en el siguiente decreto. El buque con el CTA siguiente podrá ser atracado en el muelle requerido.

15.4 Para los buques de cabotaje o fluviales de bandera Nacional, Paraguaya o Boliviana que indiquen en la sesión de decreto que operarán tanto en muelles públicos como en las terminales concesionadas dentro de la misma escala, tendrán prioridad de atraque sobre otro de la misma clase, independientemente del lugar de atraque en primera instancia.

Artículo 16°. ATRAQUES PRECARIOS.

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

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

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

Todos los buques pesqueros serán decretados con atraques precarios, salvo los que tengan una operación de descarga de más de 500 T que, desde la bita 124 hasta la 131, serán considerados a ese único efecto como buques de carga.

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

Artículo 17°. PÉRDIDA DE LA PRIORIDAD.

Cualquiera sea el caso, una demora en arribar al “cuadrante” mayor a las 3 (tres) horas desde el CTA declarado, implicará que el buque decretado sea desplazado por el que le sigue en orden de prioridad.

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

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

El buque desplazado conservará su grado de prioridad frente a los restantes buques, excepto en los casos considerados en los artículos 15.3 y 15.4 de este reglamento.

Artículo 18°. COBRO DE MUELLEJE POR INCUMPLIMIENTO.

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

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

Artículo 19°. EXCEPCIÓN POR CORRECCIÓN OPORTUNA DEL CTA.

Si el representante del buque que pierde el turno por no cumplir con el CTA anunciado, hubiera comunicado su incumplimiento, con una antelación mínima de 6 horas al CTA anunciado, el Área Operaciones y Servicios podrá exceptuarlo de lo prescrito en el numeral anterior si se verifica una causa justificada. La comunicación será realizada mediante el envío de un fax o correo electrónico a la Unidad Coordinadora y deberá ser firmada el primer día hábil siguiente.

El DM llevará registro de los incumplimientos de los CTA anunciados.

Artículo 20° INICIO Y CONTINUIDAD DE LA OPERATIVA.

20.1 Los buques deben iniciar sus operaciones (incluido el armado de los equipos) durante las primeras 2 horas a contar desde la hora de atraque (o desde el CTA si llegó antes). Vencidas las 2 horas sin actividad se configura el incumplimiento de esta normativa, dando lugar a la intimación inmediata de comienzo de operaciones. En su defecto, se aplicará una astreinte de U\$S 500 (quinientos dólares americanos) por cada hora o fracción de atraso injustificado, sin perjuicio de la facultad del ÁOyS de ordenar el abandono del muelle por razones operativas.

20.2 Una vez iniciadas, las operaciones deben desarrollarse en forma continua y con el mejor rendimiento. El ÁOyS tendrá facultades suficientes para ordenar el abandono del muelle si no se cumplen estas condiciones.

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

Artículo 21° ATRAQUE PARA REPARACIÓN DE BUQUES.

Excepcionalmente, el DM podrá asignar atraque para reparaciones a flote cuando el Representante del buque lo solicite por escrito con fundamentos que, a juicio de aquel Departamento, justifiquen la excepción, y siempre que las necesidades del

servicio lo hagan posible, estableciendo en ese caso la información específica requerida y condiciones a las que quedará sujeta la autorización. Los buques pesqueros podrán atracar para efectuar reparaciones menores en el atraque 11 entre las bitas 137 y 141 cuando la demanda de muelles y las necesidades del servicio lo hagan posible.

El número máximo de naves con estadía prolongada admitidos entre las bitas 139 y 141 es de 6 buques.

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

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

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

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

Artículo 22°. ATRAQUE O FONDEO DE BUQUES SIN OPERACIÓN COMERCIAL.

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

1. Presentación de la solicitud por el representante del buque, con facultades de disposición suficiente, por nota fundada, en la que se incluirán copia de los certificados de casco y máquinas (en idioma español o inglés) y P&I.

2. Los buques pesqueros deberán cumplir con la Disposición Marítima 112 vigente o las que se dicten en el futuro en la materia, relativas al buen estado de la planta frigorífica.

3. Previo a ser decretado, o realizar el fondeo si previamente hubiese estado en una operación comercial, los representantes de los buques presentarán, ante la Unidad Asesoría Técnica originales de póliza y recibo de pago de una póliza de seguros que cubra el riesgo de responsabilidad civil, por un capital de U\$S 1:000.000 con un sublímite de U\$S 500.000 por daños al medio ambiente, debiéndose dar cobertura para el reflotamiento y remoción de restos, salvo que esté cubierto por el P&I. El vencimiento deberá ser por un período superior a una vez y media el término de la estadía solicitado. La misma se deberá contratar en compañías aseguradoras radicadas en el Territorio Nacional en la modalidad de previo pago y se deberá incluir como coasegurado a la ANP.

4. Los buques con bandera nacional (con excepción de los pesqueros) que posean esta cobertura contratada en aseguradoras internacionales deberán presentar copia de la póliza con su respectiva traducción, endoso; incluyendo a la ANP como coasegurado, detalle de los capitales de coberturas solicitados por responsabilidad civil y por daños al medio ambiente.

5. Los representantes deberán asegurar la disponibilidad de traductores para garantizar la comunicación con todos los tripulantes las 24 horas del día y durante toda la permanencia del buque.

6. Con suficiente antelación al vencimiento de las pólizas correspondientes, el Representante del buque deberá iniciar las gestiones necesarias para dar continuidad a la cobertura de la póliza de seguros con que iniciara su escala en el Puerto de Montevideo, dando conocimiento formal de dicha tramitación a la ANP, mediante comunicación cursada a la Unidad Asesoría Técnica con copia al DM. Todo buque que no disponga de las Pólizas vigentes de acuerdo con las exigencias establecidas, deberá abandonar el puerto de forma inmediata.

22.1 AMARRADERO en ANTEPUERTO

Destinado a buques fluviales por orden de llegada.

22.2 FONDEO en ANTEPUERTO

Podrá otorgarse excepcionalmente, en carácter de precario, en consulta con la Oficina de Pilotaje. Debiendo el buque encontrarse siempre en condiciones de realizar maniobras de zarpe cuando le fuere requerido por la Autoridad competente.

La no cancelación en tiempo y forma de las facturas emitidas por la ANP determinará que el buque deba abandonar el muelle o sitio de fondeo. Transcurrida la estadía otorgada el buque deberá abandonar el puerto o trasladarse a la zona asignada, en todos los casos.

La no liberación del muelle o sitio de fondeo en tiempo y forma generará, además del cobro de la tarifa por uso de muelle, una astreinte de U\$S 500 (quinientos dólares americanos), por cada hora o fracción por demora injustificada.

El incumplimiento de estas disposiciones se sancionará de acuerdo con el régimen indicado en el Anexo I.

Artículo 23°. LIBERACION DEL MUELLE.

En caso de que el muelle esté decretado para ser utilizado seguidamente para otra operación inmediata, el buque debe dejar el muelle libre antes de las 2 horas a partir de la finalización de la actividad autorizada, o a la hora que se hubiere establecido en el decreto. Cualquier extensión del tiempo de atraque deberá ser solicitada al DM que podrá autorizarla, cuando la demanda de muelles y las necesidades del servicio lo hagan posible. El plazo de 2 horas se contabilizará desde la finalización del trincado de la carga, si lo hubiere, o en su defecto desde la culminación de las actividades autorizadas. La no liberación del muelle en tiempo y forma generará, además del cobro de la tarifa por uso de muelle, una astreinte de U\$S 500 (quinientos dólares americanos) por cada hora o fracción por demora injustificada, sin perjuicio de las sanciones establecidas según los Art. 66, 91 y 92 del Decreto N° 183/994, de 20 de abril de 1994.

Artículo 24°. TRIPULACION MÍNIMA PERMANENTE.

Mientras permanece atracado a muelle, el buque debe mantener, en forma permanente y cualquiera sea su condición, la tripulación necesaria para hacer posible su movilización en forma inmediata, de acuerdo con las normativas establecidas por la Autoridad Marítima y la Capitanía de Puerto.

Artículo 25°. CONDICIONES DEL MUELLE y ZONAS OPERATIVAS CONEXAS.

a) LIMPIEZA

1. Los Operadores Portuarios son responsables de la limpieza del muelle y todas las zonas operativas conexas afectadas por su operación (sendas, explanadas, etc.). Si la limpieza no se completare dentro de las 2 horas siguientes a la finalización de la operación del buque, el DM decidirá su inmediata ejecución, cargando los costos al responsable.

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Escribanía de Gobierno

2. Si durante la operación en curso, el nivel de limpieza de las zonas afectadas a la misma, hubiere descendido de tal modo que comprometa la ejecución simultánea de otras actividades que tengan lugar en el recinto portuario, el operador portuario a cargo deberá instrumentar medidas paliativas inmediatas sin esperar a la finalización de la operación.

3. También deberá actuar de ese modo cuando de ello dependa el lograr dar cumplimiento a la limpieza posterior en el plazo establecido.

4. En todos los casos, el resultado de las tareas de limpieza deberá ser convalidado por el DM.

b) DESPEJADO

Los Operadores Portuarios son responsables del despejado inmediato del muelle y zonas operativas conexas una vez finalizada su operación, en cuanto refiere a la presencia o posición de equipos, máquinas y demás accesorios que puedan obstaculizar o demorar otro atraque u operación, que impliquen un obstáculo en la zona. Esta tarea se completará como máximo dentro de las 3 horas siguientes a la finalización de la operación del buque.

Su no cumplimiento en el plazo indicado será pasible de sanción, conforme a lo establecido en los artículos 18 y 19 del Decreto N° 412/992, de 1° de setiembre de 1992.

Artículo 26°. ASIGNACIONES EXCEPCIONALES DE MUELLE.

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

Artículo 27°. CARÁCTER GENERAL DEL PRESENTE REGLAMENTO.

El presente reglamento rige con carácter general para todos los muelles del puerto de Montevideo.

En los casos particulares (Muelle de Pesca, Terminales Concedidas, etc.) para los que se aprueben Reglamentos Específicos, este Reglamento General registrará en todas aquellas situaciones que no estén reguladas en forma expresa.

Artículo 28°. REGLAMENTO DE ATRAQUE PARA BUQUES PESQUEROS NACIONALES.

En particular, el Reglamento de Atraque para Buques Pesqueros Nacionales, específico para Muelle Pesquero, será aplicable también para pesqueros nacionales atracados precariamente en los restantes muelles, sin perjuicio de lo preceptuado en el Art. 11 del presente reglamento y el Art. 22 cuando corresponda.

Artículo 29° CONTRALOR SOBRE REGLAMENTOS DE ATRAQUE.

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

Tratándose de terminales concedidas, el DM podrá observar la asignación comunicada, según se establece en el Art. 11, del presente reglamento cuando no se cumpla con las condiciones establecidas en el Reglamento General o en el Reglamento Específico, según corresponda. Si el incumplimiento no es enmendado, el DM podrá corregir la asignación de muelle incorrecta sin que la ANP deba asumir eventuales consecuencias por incumplimientos del concesionario.

Artículo 30°. NORMATIVA APLICABLE.

Todo apartamiento de lo establecido en este Reglamento es considerado como infracción y será pasible de las sanciones previstas por la Ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992 y Decretos del Poder Ejecutivo N° 412/992, de 1° de setiembre de 1992 y N° 183/994, de 20 de abril de 1994.

Artículo 2°.- Apruébase el Régimen de sanciones por incumplimiento del artículo 22° del Reglamento General de Atraque de Buques del Puerto de Montevideo que figura en el Anexo I, así como el Glosario que figura en el Anexo II adjuntos al presente, los que formarán parte de este reglamento.

Artículo 3°.- Comuníquese, publíquese, etc.

ANEXO I

Régimen de sanciones por incumplimiento del Artículo 22 del Reglamento General de Atraque de Buques del Puerto de Montevideo

(Resolución de Directorio N° 594/3.478 de fecha 26 de noviembre de 2008)

a) Se sancionará con una amonestación a la Agencia que haya efectuado la omisión de la presentación de la póliza de seguro, de acuerdo con el Artículo 22 del Reglamento de Atraque de Buques – Puerto de Montevideo y que haya efectuado la regularización de la misma en un plazo de 10 días hábiles.

b) Reiteración de omisión de presentación de póliza:

- Primera reiteración, sanción económica de 100 U.R. (Unidades Reajustables cien) sanción prevista como falta leve en Decreto N° 412/992, de 1° de setiembre de 1992, artículo 22 literal “A”, con prescripción de la sanción a los 6 meses, independientemente del número de buques agenciados por la misma Agencia Marítima, efectuando la regularización correspondiente.
- Segunda reiteración, igual sanción económica que en la Primera reiteración, equivalente a 100 U.R. (Unidades Reajustables cien), sanción prevista como falta leve en Decreto N° 412/992, de 1° de setiembre de 1992, Artículo 22 literal “A”, con prescripción de la sanción a los 6 meses, independientemente del número de buques agenciados por la misma Agencia Marítima, efectuando la regularización correspondiente.
- Reiteración en tercera instancia, sanción económica de 250 U.R. (Unidades Reajustables doscientos cincuenta) sanción prevista como falta leve en Decreto N° 412/992, de 1° de setiembre de 1992, Artículo 22 literal “A”, con prescripción de la sanción a los 6 meses.

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA

Escritorio de la Presidencia

c) Prevalcidas estas etapas de reincidencia en la omisión de presentación de pólizas de seguros, la infracción se considerará falta grave y de acuerdo con los atenuantes la misma oscilará entre las 500 a 700 U.R., correspondiente a las sanciones previstas en el Decreto N° 412/992, de 1° de setiembre de 1992, Artículo 22 literal "B".

d) La sanción a aquellas agencias que no regularicen la presentación ante esta ANP de la póliza de seguros correspondientes, en un plazo de 10 días hábiles a partir de conferir vista del Decreto por el cual se informa a la Agencia será factible de sanción, será considerado una falta grave siendo pasible de una sanción económica equivalente a 700 U.R., imputable como falta grave del Decreto N° 412/992, de 1° de setiembre de 1992, Artículo 22 literal "B".

e) El plazo de prescripción de todas las sanciones es de 6 meses.

ANEXO II GLOSARIO

Actualizar:

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

ÁOyS:

Área Operaciones y Servicios

Buque de carga:

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

No incluye pesqueros, buques de guerra, científicos, remolcadores, dragas, etc.

Carrera:

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

Comunicar:

Remitir al sistema informático de la ANP la información exigida para solicitar atraque.

Confirmar:

Ratificar o rectificar definitivamente en el sistema informático de la ANP la información comunicada y actualizada al solicitar atraque.

COTEC:

Comisión Técnica de la Dirección Registral de Marina Mercante.

CTA:

Tiempo confirmado de llegada del buque, especificado por fecha y hora de llegada al cuadrante.

Cuadrante:

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

Decretar:

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

Decreto:

Acto en el que el Departamento Montevideo asigna los atraques en presencia de los representantes de buques y terminales portuarias.

DM:

Departamento Montevideo del Área Operaciones y Servicios

ETA:

Tiempo estimado de llegada del buque, especificado por fecha y hora de llegada al "cuadrante.-

ETS:

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

Graneles:

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

Grúa Móvil:

Grúa móvil portuaria (Mobile Harbour Crane). Opera en la carga y descarga de contenedores (y eventualmente otras cargas) de los buques, desde el muelle.

Mediterránea:

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

Muellaje:

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

OPB:

Oficial de Protección del Buque de acuerdo con el código PBIP.

OPIP:

Oficial de Protección de la Instalación Portuaria de acuerdo con el código PBIP

OSRO:

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

Prioridad:

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Escribanía de Gobierno

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

P&I:

Protección e Indemnización. Póliza emitida por compañías y/o clubes aseguradores.

Rada Portuaria:

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

Removidos:

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

Servicio regular:

Incluye a los buques que navegan bajo un programa determinado y cíclico de escalas en el Puerto de Montevideo.



ANEXO II

PROYECTO DE INVERSIÓN

Se realizarán las siguientes inversiones:

- a) Expansión de la infraestructura de la Terminal explotando el área de concesión mediante las siguientes obras:
- Construcción de un nuevo muelle al oeste del área de concesión para la atención de buques a 14 metros de profundidad, condiciones de profundidad para la atención de estos buques que la ANP garantizará y mantendrá en el canal de acceso y área de maniobra de la Terminal.
 - Construcción, pavimentación, iluminación, canalización y obras pluviales de una playa de contenedores.
- b) La incorporación de las grúas pórticos necesarias para atender la demanda;
- c) Repavimentación de la playa original y más antigua de la Terminal ubicada detrás del muelle de Escala;
- d) Diseño y renovación del Acceso Maciel de manera de optimizar y agilizar el ingreso de camiones;
- e) Diseño y renovación del Acceso Washington, incorporando el área de Balizamiento de la Armada, con el objetivo de optimizar la capacidad de la entrada y salida de camiones con contenedores;
- f) Obras de actualización del taller de mantenimiento y del área de M/R.
- g) Equipamiento para los traslados horizontales de contenedores (o similar en caso de cambio de tecnología), en la cantidad necesaria para atender la demanda a una productividad competitiva;
- h) Renovación e incorporación de soportes informáticos equipos y licencias.

Las obras de infraestructura a realizar estarán sujetas a la factibilidad técnica incorporándose al proyecto ejecutivo luego de comprobada las misma.

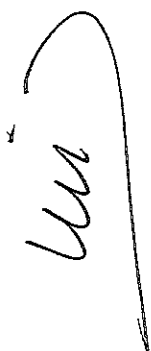
REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

SERIE **A** **Nº 099016**

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Escribanía de Gobierno

Anexo III

Área de la Concesión

A large, stylized handwritten signature in black ink, possibly reading 'Luis'.A small handwritten mark or signature in black ink, possibly a monogram or initials.

Anexo IV – Modificación de Estatutos

Se acuerda poner en el orden del día y aprobar en la próxima Asamblea General Extraordinaria de Accionistas las siguientes modificaciones a los Estatutos de Terminal Cuenca del Plata S.A.

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, salvo cuando la reforma de estos estatutos sea para aumentar el capital contractual de ser ello necesario para la realización de inversiones en infraestructura y/o equipamiento que cuenten con la aprobación de la Administración Nacional de Puertos, en cuyo caso la resolución será adoptada con el voto conforme de la mayoría absoluta de accionistas presentes. Quien se abstenga de votar se reputará como habiendo votado en contra, a todos los efectos.

Artículo 28°. 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. Las sesiones de Directorio podrán realizarse por videoconferencias, contando con la presencia virtual de algunos o todos los Directores. Podrán utilizarse a esos efectos medios sistemas informáticos fehacientes y confiables, que garanticen la autenticidad y efectividad de la sesión.

Artículo 32°. Cualquier cuestión litigiosa que, en relación con la interpretación o ejecución de estos Estatutos, o en relación con las decisiones adoptadas por el órgano de administración, o la Asamblea de la sociedad, se plantee entre los socios, los administradores, directores y la sociedad o entre cualesquiera de ellos, sea cual sea la materia litigiosa, serán sometidas a arbitraje de conformidad con el Reglamento de Arbitraje del Centro de Conciliación y Arbitraje— de la Bolsa de Comercio de Montevideo. El tribunal arbitral tendrá tres miembros y fallará por derecho.

ANEXO V ESQUEMA DE REBAJA DE TARIFAS A LA EXPORTACION

El Contratista se compromete a disminuir en dos etapas las tarifas de los servicios de contenedores de exportación mencionados en el Cuadro 1 abajo, de acuerdo con los términos establecidos en los siguientes párrafos:

- La aplicación de la etapa 1 será a partir del primer día del mes posterior a la publicación oficial del decreto que contiene el nuevo régimen de gestión de la Terminal
- La aplicación de la etapa 2 comenzará el primer día del mes posterior a que TCP haya operado durante un mes completo los servicios marítimos agregando anualmente al menos 20,000 movimientos de contenedores del Comercio Exterior a los volúmenes operados en el año 2020, atraídos a TCP gracias a la aplicación del artículo 72 del Decreto N° 183/994 de 28 de abril de 1994.

Ejemplo en la base de datos 2019:

Al momento de redactar este documento, TCP está operando 3 servicios marítimos transatlánticos, que representan 73330 movimientos de contenedores del Comercio Exterior (IMEX) del Puerto de Montevideo. Si TCP atrae un servicio que tiene al menos 20,000 movimientos de contenedores IMEX en el año 2019, su cantidad de movimientos IMEX anuales aumentará a 93330. Luego de que TCP opere este servicio durante todo un mes, las nuevas tarifas correspondientes a etapa 2 serán aplicables desde el primer día del mes siguiente.

- Si al 1 de enero de 2022 la ANP no ha instrumentado la aplicación del Artículo 72 del Decreto 183/94 y/o la aplicación del Artículo 11 Literal B de la Ley 16.246, TCP tendrá derecho a revertir los descuentos planificados y deducir de los pagos que realiza a la ANP la suma total de los descuentos otorgados o otorgarse.
- Las tarifas están sujetas a la indexación establecida en el Régimen de Gestión.

Descuentos a Exportacion	TCP (2019)	➡	ETAPA I A PARTIR DEL ACUERDO	➡	ETAPA II plus 20k IMEX moves
Free days EXPORT	3 días libres		5 días libres		5 días libres
Log fee	231,50	-12%	204	-26%	172
PBIB fee	115,00	-12%	101	-26%	85
RF monitor	75,00	-73%	20	-73%	20
RF consumption	43,84	-59%	18	-59%	18
IMO admin	227,50	-96%	10	-96%	10
IMO storage	191,40	-69%	60	-69%	60

Cuadro 1: esquema de rebaja de tarifas a la exportación

SISTEMA DE RESOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

Artículo 4.30 del Decreto XXXXXX

Panel de Análisis de Disputas.

Dentro de los ciento veinte días hábiles de entrada en vigencia de esta disposición la Administración Nacional de Puertos y la Contratista constituirán un Panel de Análisis de Disputas («PAD»)

El PAD se compondrá de tres miembros, uno nombrado por la ANP, el otro por la Contratista y el tercero por los dos antes nombrados. Cada parte deberá nominar un miembro del PAD dentro de los sesenta días hábiles contados a partir de la entrada en vigencia de esta disposición. Los dos miembros deberán, a su vez, designar al tercero en un plazo de sesenta días hábiles, que será el Presidente del PAD. En caso de omisión en la designación uno o más miembros del PAD, cualquiera de las partes o cualquiera de los restantes miembros del PAD podrá solicitar la o las designaciones faltantes al Centro de Conciliación y Arbitraje -Corte Internacional de Arbitraje para el Mercosur- de la Bolsa de Comercio de Uruguay.

Todos los miembros del PAD deberán ser y permanecer siendo imparciales e independientes y deberán guardar confidencialidad sobre los asuntos sometidos al cuerpo.

Los honorarios de los miembros del PAD serán abonados por la Contratista. Las partes deberán acordar el monto y forma de pago del honorario a ser abonado a cada miembro del PAD.

Todas las controversias entre la ANP y el Contratista que refieran o tengan consecuencias sobre aspectos operativos de la Terminal y la aplicación de la normativa portuaria serán sometidas, en primer lugar, al PAD. Ante la controversia que le sea sometida, el PAD dictará una Recomendación. Las controversias que no refieran o tengan consecuencias sobre aspectos operativos de la Terminal, o de aplicación de la normativa portuaria podrán ser sometidas directamente a arbitraje de derecho de acuerdo con el Reglamento de Arbitraje del Centro de Conciliación y Arbitraje -de la Bolsa de Comercio de Uruguay. El tribunal arbitral estará compuesto por tres árbitros nombrados conforme a ese Reglamento de Arbitraje, salvo que las partes convinieran el nombramiento de un árbitro único.

Si ninguna de las partes ha notificado por escrito a la otra parte y al PAD su desacuerdo respecto de una Recomendación en un plazo de diez días hábiles contados a partir del día hábil siguiente al de su recepción, la Recomendación será final y obligatoria para las partes. Las partes deberán cumplir sin demora toda Recomendación que se haya convertido en final y obligatoria.

Si una de las Partes no cumple una Recomendación final y obligatoria cuando se le exige hacerlo, la otra Parte puede, sin tener que recurrir primero al PAD, someter este incumplimiento a arbitraje de derecho, de acuerdo con el Reglamento de Arbitraje del Centro de Conciliación y Arbitraje - Corte Internacional de Arbitraje para el Mercosur - Bolsa de Comercio de Uruguay. El tribunal arbitral estará compuesto por tres árbitros

nombrados conforme a ese Reglamento de Arbitraje, salvo que las partes convinieran el nombramiento de un árbitro único.

Una Parte que no cumpla con una Recomendación final y obligatoria cuando se le exija hacerlo no podrá plantear ningún asunto sobre el fondo de la Recomendación como defensa de su falta de cumplimiento sin demora de la Recomendación.

Una parte en desacuerdo con una Recomendación que se desea evitar que sea final y obligatoria debe, dentro de un plazo de 10 días hábiles contados desde el día hábil siguiente a su recepción, presentar a la otra parte y al PAD una notificación escrita mediante la cual manifiesta su desacuerdo. Tal notificación deberá precisar las razones que motivan el desacuerdo de la parte. En este supuesto, cualquiera de las partes podrá someter la disputa a arbitraje de derecho, de acuerdo con el Reglamento de Arbitraje del Centro de Conciliación y Arbitraje – Corte Internacional de Arbitraje para el Mercosur – Bolsa de Comercio de Uruguay, conforme a lo establecido anteriormente.

Sustitución de los miembros del PAD.

Cuando un miembro del PAD deba ser sustituido por causa de fallecimiento, incapacidad, renuncia, o destitución, el nuevo miembro del PAD será nombrado de la misma forma, en que lo fue el miembro del PAD al que sustituye, salvo acuerdo en contrario entre las partes. Mientras no haya sido nombrado o sustituido un miembro del PAD, el o los otros miembros del PAD se abstendrán de realizar audiencias o de formular Recomendaciones sin acuerdo de todas las partes. A petición de cualquiera de las partes, frente a la omisión de una parte o de los restantes miembros en proceder a una designación en quince días hábiles desde la vacancia, al Centro de Conciliación y Arbitraje -Corte Internacional de Arbitraje para el Mercosur- de la Bolsa de Comercio de Uruguay, designará a cualquiera de los Miembros del PAD faltantes.

Facultades del PAD.

El PAD estará facultado para:

- Requerir a las partes que aporten cualquier documento o información que el PAD juzgue necesario para cumplir su tarea,*
- Convocar a las partes a reuniones, evitando mantener reuniones o contactos unilaterales con una parte,*
- Decidir sobre cuestiones relativas al procedimiento que surjan durante las reuniones,*
- Interrogar a las partes y a testigos que las partes hayan ofrecido,*
- Nombrar a uno o más peritos a petición de parte o por su decisión cuando lo estime necesario para formular la Recomendación,*
- Emitir una Recomendación aun cuando una de las partes haya decidido no participar del procedimiento o manifieste su discrepancia con el mismo,*
- Dictar Recomendaciones anticipadas en caso de extrema urgencia debidamente justificada,*
- Tomar decisiones relativas al procedimiento por mayoría y en ausencia de ella por decisión del Presidente del PAD.*

Planteo de la posición del solicitante de la intervención del PAD.

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Escribanía de Gobierno

Para someter una disputa al PAD, una de las partes debe presentar a la otra y al PAD una exposición escrita concisa de la disputa, la que debe incluir:

- La constitución de un domicilio especial para el procedimiento donde se recibirán notificaciones,
- Una descripción clara y concisa de la naturaleza y circunstancias de la disputa,
- Una lista de los asuntos sometidos al PAD para una Recomendación y una exposición de la posición de la parte solicitante sobre estos asuntos, incluyendo todos los elementos pertinentes de hecho o de derecho,
- Los documentos, testimonios u otros elementos que justifiquen su posición,
- Un petitorio concreto sobre el contenido de la Recomendación que se solicita sea emitida.

Planteo de la posición de la otra parte

La parte contraria a la que solicitó la intervención del PAD responderá el planteo por escrito dirigido al PAD y a la solicitante de la intervención, dentro de los veinte días corridos contados desde el día hábil siguiente a la recepción de la notificación de la solicitud de intervención.

El escrito contendrá:

- La constitución de un domicilio especial para el procedimiento donde se recibirán notificaciones,
- Una exposición clara y concisa de su posición respecto de la solicitud de intervención del PAD,
- Los fundamentos de su posición.
- Los documentos, testimonios u otros elementos que justifiquen su posición
- Un petitorio concreto

De la organización y conducción de las reuniones

1 Debe celebrarse una reunión referida a una disputa presidida por el PAD y con la convocatoria de la partes, salvo que las partes y el PAD acuerden otra cosa.

2 Salvo instrucciones contrarias del PAD, la primera reunión se celebrará dentro del plazo de diez días hábiles siguientes a la recepción del escrito de repuesta de la parte no solicitante de la intervención del PAD, o dentro de los diez días hábiles siguientes al vencimiento del plazo para presentar la respuesta si la misma no fuere efectivizada.

3 Si alguna de las partes se rehusare o se abstuviere de participar en el procedimiento o en cualquier etapa de éste, el PAD seguirá adelante no obstante dicha negativa o abstención.

4 El PAD tendrá la plena dirección de las reuniones.

5 El PAD deberá asegurar a cada parte la oportunidad suficiente para exponer su caso.

6 Las partes comparecerán a través de representantes estatutarios o apoderados y podrán ser asistidas por asesores.

7. La primera reunión se desarrollará de la manera siguiente:

- *Intento de que las partes arriben a un acuerdo, bajo la dirección del PAD*
- *Presentación del caso por la parte solicitante de la intervención del PAD, seguida por la parte que responde,*
- *Eventual pedido de aclaraciones dirigida a las partes por el PAD y posterior aclaración por las partes requeridas,*
- *Contestación de la parte que corresponda a las aclaraciones aportada por la otra parte,*
- *Resolución del PAD a los efectos agendar reuniones para oír a los testigos propuestos por las partes, peritos o para practicar las diligencias que pudieran corresponder,*
- *De no existir diligencias pendientes, el PAD dictará la Recomendación o indicará a las partes la fecha en que lo hará, convocando a una reunión para su dictado y notificación en esa reunión. La Recomendación se considerará notificada a una parte, aunque no comparezca a la reunión donde se dictó.*

Plazo para el dictado y notificación de la Recomendación

Salvo que las partes decidan ampliar el plazo de común acuerdo, el PAD deberá dictar la Recomendación y notificarla dentro de los treinta días hábiles desde la fecha en que concluyeron las etapas anteriormente descritas. El PAD aún a falta de acuerdo de las partes, puede extender en diez días hábiles más su plazo para emitir la Recomendación y notificarla, atendiendo a la naturaleza y complejidad del asunto u otras circunstancias pertinentes.

Contenido de la Recomendación

Las Recomendaciones deben indicar la fecha de su emisión y exponer los pronunciamientos del PAD así como las razones en que se fundamentan. Las Recomendaciones pueden incluir igualmente los elementos que figuran a continuación, sin limitaciones y sin seguir forzosamente el mismo orden:

- *Un resumen de la disputa, de las posiciones respectivas de las partes y de la recomendación que se solicitó,*
- *Un resumen de las disposiciones pertinentes del contrato y de las normas aplicables,*
- *Una cronología de los hechos relevantes,*
- *Un resumen del procedimiento seguido por el PAD,*
- *Una lista de los escritos y documentos proporcionados por las partes durante el procedimiento.*

Emisión de la Recomendación

El PAD debe esforzarse en decidir por unanimidad. En caso contrario decidirá por mayoría. A falta de mayoría, el Presidente del PAD emitirá la Recomendación él solo. El miembro del PAD que no esté de acuerdo con la Recomendación debe exponer las razones que motivan su desacuerdo en un documento escrito por separado que no formará parte de la Recomendación, pero que se comunicará a las partes. El hecho de que un miembro del PAD no motive su desacuerdo no constituye un obstáculo para la emisión y el efecto de la Recomendación.

Corrección e interpretación de las Recomendaciones

1 El PAD por sí sólo podrá corregir cualquier error tipográfico, de cálculo o de naturaleza similar que contenga la Recomendación, siempre y cuando dicha corrección sea sometida a las partes dentro de los veinte días corridos siguientes a la fecha de dicha Recomendación.

2 Cualquiera de las partes podrá solicitar al PAD la corrección de un error del tipo previsto en el párrafo anterior o bien la interpretación de una Recomendación. Dicha solicitud deberá dirigirse al PAD dentro de los cinco días hábiles siguientes a la fecha de la notificación de la Recomendación a dicha parte. Cuando el presidente del PAD haya recibido esa solicitud, el PAD otorgará a la otra parte un plazo de cinco días hábiles partir del día hábil siguiente a su notificación para que formule sus comentarios. Toda corrección o interpretación hecha por el PAD deberá emitirse en el plazo de diez días hábiles siguientes a la fecha de expiración del plazo otorgado a la otra Parte para la recepción de sus comentarios. Sin embargo, las partes pueden acordar una prórroga del plazo para emisión de correcciones o interpretaciones.

3 Si el PAD emite una corrección o una interpretación de la Recomendación, todos los plazos asociados a la Recomendación comenzarán a correr de nuevo a partir de la fecha de notificación a cada parte de la corrección o de la interpretación de la Recomendación.

Notificaciones

1 Toda notificación o comunicación escrita enviada por una parte al PAD o por el PAD a las partes, junto con cualquier documento y anexo, debe ser comunicada simultáneamente a todas las partes y a todos los miembros del PAD al domicilio fijado de cada uno de ellos.

2 Las notificaciones o comunicaciones escritas deben enviarse del modo acordado entre las partes y el PAD o de cualquier otro modo que permita dejar al remitente un registro del envío.

3 Una notificación o comunicación se considerará efectuada el día en que haya sido recibida por el destinatario señalado o por su representante.

4 Los plazos especificados más arriba o fijados de conformidad con los términos de este Acuerdo comenzarán a correr el día hábil siguiente a aquél en que una comunicación o notificación se considere efectuada según lo dispuesto en el párrafo anterior.

5 En el supuesto que el último día del plazo coincida con un día feriado o día inhábil, el plazo vencerá al final del primer día hábil siguiente.

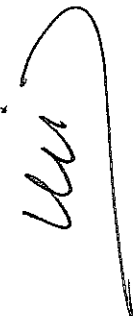
REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

SERIE **A** **Nº 099023**

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Escribanía de Gobierno

Anexo VII

Actas de Negociación N° 1 y N° 2



ACTA N°1

En la ciudad de Montevideo, el 6 de mayo de 2020, en el marco del proceso de conciliación entre la República Oriental del Uruguay y Katoen Natie iniciado por esta última en base al Artículo 11 del Acuerdo entre la República Oriental del Uruguay y la Unión Económica Belgo - Luxemburguesa en materia de Promoción y Protección Recíprocas de Inversiones, las partes declaran:

Que se vienen llevando a cabo reuniones con el fin de procurar alcanzar un acuerdo que ponga fin a la disputa.

Que la disputa y su eventual solución involucran variados aspectos que las partes han identificado.

Que el eventual acuerdo que ponga fin a la disputa solamente se perfeccionará cuando las partes hayan podido convenir la solución de todos los puntos involucrados sin excepción, por lo que lo convenido en cada punto, tal como lo que se consigna en la presente, solamente tendrá valor en ese caso, y debe interpretarse como un modo de ordenar el proceso conciliatorio.

Que las actas que se labren no podrán ser utilizadas en ningún proceso arbitral o judicial entre las partes en caso de que el proceso conciliatorio no culmine con un acuerdo final y en caso de violación de esta obligación las mismas no tendrán valor alguno.

Que las partes han establecido un régimen de reuniones en las que se están analizando por su orden los diversos puntos planteados en áreas temáticas.

Que dentro de la primera de esas áreas que refiere a la organización de las actividades en el Puerto de Montevideo conforme a las normas vigentes se ha tratado lo relativo al cumplimiento del Artículo 11 Literal B de la Ley 16246 y el artículo 72 del Decreto 183/994 y la implementación de ello.

Que en la reunión llevada a cabo en el día de la fecha se ha convenido con relación a este punto lo que se consigna seguidamente.

1 La Administración Nacional de Puertos sólo podrá dar en uso infraestructura pública a operadores privados dentro de los recintos portuarios únicamente en los términos establecidos en el Artículo 11, apartado B de la Ley 16.246 y en consonancia

[Handwritten signature]

con lo establecido en el Reglamento de Operaciones Portuarias vigente mediante el Decreto 183/994.

2 La Administración Nacional de Puertos solo asignará espacios públicos dentro de los recintos portuarios dando cumplimiento a los requisitos establecidos en el Artículo 11 apartado B de la Ley 16.246 y del Art 72 del Decreto 183/994.

3 A los efectos de la correcta aplicación de la Ley de Puertos y de su Reglamento de Operaciones Portuarias, la Administración Nacional de Puertos mediante su Reglamento de Atraque decretará el atraque de los buques portacontenedores que arriben al Puerto a la Terminal especializada de contenedores (Decreto 137/001 de 25 de abril de 2001.

4 En materia de contenedores y a los efectos de la correcta interpretación del Artículo 72, se considerará que dicha Terminal se encuentra ocupada cuando no pueda garantizar el atraque dentro de las 24 horas del siguiente decreto de atraque.

5. La Administración Nacional de Puertos solamente podrá decretar el atraque en los muelles generales únicamente en los casos establecidos en forma expresa en el Reglamento de Operaciones Portuarias Decreto 183/994 a cuyos efectos adoptará un Reglamento de Atraque acorde con tal normativa, *respectando los siguientes principios:*
i) Buque empezado debe continuar hasta su finalización, no puede ser interrumpido ii) Ningún buque puede ser desplazado estando en el muelle iii) Ningún buque puede ser desplazado a la espera de que se decrete su atraque iv) eliminar atraque precario, v) eliminar decreto anticipado.

6 Los muelles públicos en el recinto portuario serán multioperador, multipropósito y estarán destinados a garantizar y complementar las operaciones de las terminales especializadas en concordancia con la Ley 16.246 y los Decretos reglamentarios, debiendo la Administración Nacional de Puertos garantizar la operación completa a todo buque o barcaza por la cual se le haya decretado muelle no permitiéndose su desplazamiento en desmedro de otro buque, salvo condiciones excepcionales establecidas en el Reglamento de Operaciones Portuarias.

7 No se instalarán ni se autorizará grúas pórtico en los muelles públicos

Que en relación a otros ítems de la agenda de negociación se ha acordado lo siguiente:

8 Se dragará y mantendrá el canal de acceso y el área de maniobra del Puerto de Montevideo a 14 metros

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

Escritorio de Gobierno

- 9 La ANP y el MTOP están de acuerdo con el compromiso de TCP de invertir en la generación de energía renovable para consumo de la Terminal y ofrecen una parte del predio de Puntas de Sayago como alternativa para la instalación de Molinos Eólicos.
- 10 La ANP autorizará la prolongación de los muelles de TCP con Dolphins.
- 11 Se habilitará la videoconferencia como alternativa para las reuniones de directorio de TCP.
- 12 Ambas partes desistirán de todas las acciones legales en curso una vez alcanzado el acuerdo final sobre la negociación en trámite.
- 13 El MTOP y la ANP propondrán una agenda de trabajo para implementar acciones que permitan aumentar la disponibilidad y bajar el costo final del IFO380.
- 14 La ANP autoriza como ingreso a la Terminal TCP el uso de los accesos Maciel y Washington.
- 15 Se anexa al presente acuerdo el Reglamento de Atraque propuesto por el Estado Uruguay y que Katoen Natie entiende conforme a los principios arriba mencionados.

Por Katoen Natie

Vincent Vandecauter

Por la República Oriental del Uruguay

Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Ministerio de Relaciones Exteriores
Ministerio de Defensa Nacional
Ministerio de Trabajo y Seguridad Social
Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca
Ministerio de Turismo
Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente

Montevideo, de mayo de 2020

VISTO: La conveniencia de dictar un Reglamento General de Atraque de Buques del Puerto de Montevideo;

RESULTANDO: Que a los efectos de dicha reglamentación, la Administración Nacional de Puertos, en ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 9 de la ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992, ha formulado al Poder Ejecutivo el asesoramiento que le compete;

CONSIDERANDO: I) Que a los efectos de tal reglamentación, se ha procurado profundizar y respetar los lineamientos de la ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992 y sus decretos reglamentarios, en especial para el caso el decreto N° 183/994, de 20 de abril de 1994, teniendo en cuenta la experiencia vivida hasta el presente y la necesidad de asegurar el cumplimiento del objetivo prioritario fijado en el artículo 1° de la ley citada;

II) Que la prestación de servicios portuarios eficientes y competitivos, objetivo prioritario para el desarrollo del país, fijado por el artículo 1° de la ley precedentemente citada, configura un mandato de buena administración que jurídicamente obliga al Poder Ejecutivo y a las administraciones portuarias encargadas de hacer cumplir la ley que se reglamenta por el presente decreto, que procura posicionar mejor al Puerto de Montevideo en el contexto regional;

ATENTO: A lo expresado, al asesoramiento de la Administración Nacional de Puertos y a lo establecido por el artículo 168, numeral 4° de la Constitución de la República y la ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992, en especial, artículo 7 y 9;

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

Artículo 1°.- Apruébase el Reglamento General de Atraque de buques del Puerto de Montevideo que figura a continuación:

**REGLAMENTO GENERAL DE ATRAQUE DE BUQUES
DEL PUERTO DE MONTEVIDEO**

Artículo 1°. DECRETO.

Los buques que operen en el Puerto de Montevideo deben utilizar los muelles boyas asignados por el Departamento Montevideo (DM) del Área Operaciones y Servicios (ÁOyS) de la Administración Nacional de Puertos (ANP).

Dicha asignación se efectuará en virtud de un acto, denominado decreto, dictado conforme a las reglas que aquí se establecen.

Esas reglas se regirán, entre otros, por dos principios fundamentales:

- a) el de "servicio empezado, servicio terminado", que implica la continuidad de los servicios desde su inicio hasta su finalización (artículo 14 de la ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992 y artículo 1 del Reglamento de la Ley de Puertos N° 16.246, de 8 de abril de 1992, aprobado por el artículo 1° del decreto N° 412/992, de 1° de setiembre de 1992);
- b) el de prohibición de exclusividad en el uso de muelles por parte de armadores, representante u operador, conforme a lo dispuesto por la ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992 y sus reglamentos de ejecución, en especial el decreto N° 183/994, de 20 de abril de 1994.

Artículo 2°. REPRESENTANTE DEL BUQUE.

El propietario, armador o agente del buque deberá comunicar a la autoridad portuaria el nombre de quién se desempeñará como representante del buque, lo que se incluirá en el decreto correspondiente, con indicación de titular, primer suplente y segundo suplente.

El representante del buque deberá identificar ante la ANP al armador del buque y presentar la documentación que acredite su representación cada vez que la ANP lo disponga.

Artículo 3°. REPRESENTANTE DE TERMINAL PORTUARIA.

Los concesionarios de terminales portuarias deberán comunicar a las autoridades portuarias competentes, lo que se incluirá en el decreto correspondiente, el nombre de quién se desempeñará como representante de la terminal, con indicación de titular, primer suplente y segundo suplente.

Artículo 4°. COMUNICACIÓN DE TIEMPOS ESTIMADOS.

Al efecto de la programación de la operativa portuaria, el representante del buque debe comunicar el tiempo estimado de llegada (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETS) en el Sistema de Gestión Portuaria con una antelación no menor a los 7 (siete) días.

Si se trata de un buque proveniente de un Estado Parte del Mercosur la comunicación tendrá lugar en un plazo no menor a los 3 (tres) días.

En caso de realizarse un cambio de agencia, la nueva escala mantendrá la fecha de la anterior a los efectos del régimen de prioridades.

La información debe ser actualizada por el representante del buque 48 horas antes del ETA y confirmada antes del decreto correspondiente.

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

Artículo 5°. INFORMACIÓN A PROPORCIONAR.

Al actualizar la información el representante del buque debe proporcionar los datos y documentos que dispone el Art. 60 del decreto N° 183/994, de 20 de abril de 1994, en particular:

5.1 Manifiesto de carga a desembarcar, incluyendo cargas peligrosas y refrigeradas.

5.2 Bultos pesados, si se desembarcarán y cargas que sobresalen del contorno del buque, si son transportadas a bordo del mismo.

5.3 Cantidad estimada de removidos de abordó y con uso de muelle que se realizarán.

5.4 Equipos con que cuenta el buque y equipos necesarios para la operación.

5.5 Calados estimados de llegada y de partida.

5.6 Los 10 puertos anteriores o todos los puertos anteriores desde la última vez que estuvo en el Puerto de Montevideo.

5.7 El puerto de destino al finalizar la operación solicitada.

5.8 Rol (lista de los tripulantes), indicando quién es el OPB, que se ingresará en el sistema informático previo al inicio de las operaciones.

5.9 Todas las operaciones previstas: reparaciones, cuando se solicite parar máquinas con autorización de COTEC, aliste, carga o descarga, cambio de tripulantes, operaciones con la certificación OSRO cuando corresponda según Disposición Marítima 157, etc.

Si el buque proviniera de Buenos Aires, de puertos fluviales aguas arriba, o de Río Grande do Sul, el representante del buque podrá completar la información al confirmar el arribo.

5.10 Para todo ingreso de buque pesquero de bandera extranjera al Puerto de Montevideo se debe cumplir con lo establecido por el Decreto del Poder Ejecutivo N° 289/010, de 29 de setiembre de 2010.

5.11 Manga y Eslora si difiere de lo declarado en el Registro Loyd.

5.12 Tiempo estimado de operación.

5.13 Si el buque realiza carga de graneles en otro puerto nacional y completará en Montevideo.

Artículo 6°. INFORMACIÓN DE LA CARGA A EMBARCAR.

Con una anticipación de 24 horas al tiempo de llegada confirmado (CTA), el representante del buque debe suministrar la información de la carga a embarcar.

Artículo 7°. OPERACIONES ADICIONALES.

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

Artículo 8°. REALIZACIÓN DE DECRETOS.

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

El decreto se aplicará si no existen observaciones por parte del Capitán de Puerto en un plazo no mayor a 2 horas desde que se ponga a su consideración.

La hora establecida del decreto es las 10:15 para los buques que se hayan anunciado antes de las 10:00.

El decreto de muros normal será desde la hora 10:15 hasta la hora 10:15 del día siguiente salvo los sábados (o días previos a los feriados no laborables), que se decretará hasta la hora 10:15 del día lunes (o día posterior al feriado no laborable).

Sin perjuicio de lo establecido en el inciso anterior, el ÁOyS podrá extender el plazo de vigencia de la programación de atraques a un plazo de 48 o 72 horas, cuando medien razones de interés general, y con ello se habilite una optimización del uso de la infraestructura portuaria disponible con relación a la actividad que pretende ser llevada a cabo en dicho plazo.

Los buques que por impedimentos propios de la instalación portuaria (disponibilidad de infraestructura o falta de las profundidades adecuadas en Zona de Fondeo), deban ser fondeados en zonas fuera del puerto a la espera para completar la operación anunciada, se tomará a todos los efectos como la misma escala.

Artículo 9°. LABRADO DE ACTA

La asignación de atraques se realizará con la presencia de los representantes de los buques y representantes de las terminales concedidas, labrándose un acta que debe ser refrendada por un mínimo de dos representantes de buques, siendo obligatoria para todos. El DM entregará a aquellos representantes que lo soliciten una fotocopia del acta labrada.

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

Artículo 10°. REGISTRO LLOYD'S.

Los buques serán considerados de acuerdo con la categoría del Lloyd's Register. Si se declara que se realizará un tipo de operativa diferente a la de su categoría, el representante lo deberá comunicar por los medios establecidos, al anunciar la escala a la ANP. Ésta asumirá dicho cambio para esa escala.

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA **Artículo 11°. ASIGNACION DE ATRAQUES EN TERMINALES**
 Escribanía de Gobierno **CONCESIONADAS.**

Un buque debe ser decretado en los muelles especializados siguiendo los lineamientos establecidos en el Decreto N° 183/994, de 20 de abril de 1994 (Reglamento de Operaciones) y aplicar los criterios de prioridades en los muelles públicos únicamente en los casos no abarcados por el Reglamento de Operaciones o dentro de las excepciones que el mismo establece.

Artículo 12°. RÉGIMEN DE PRIORIDADES DE ATRAQUE.

Los muelles y boyas del Puerto de Montevideo serán asignados con distinta prioridad según el tipo de buques cuyas CTA para el mismo período de decreto difieran menos de 12 horas, para el que sean solicitados de acuerdo con el siguiente régimen de prioridades:

Muelle Fluvial

BITAS 35 a 40:

Primera: buques ferry.

Segunda: buques de pasajeros sin frecuencia estable.

BITAS 40 a 49:

Primera: buques de pasajeros con frecuencia estable.

Segunda: buques de pasajeros sin frecuencia estable.

BITAS 49 a 51:

Primera: buques de pasajeros con frecuencia estable.

Segunda: buques de pasajeros sin frecuencia estable.

Tercera: pesqueros de altura, con carácter precario.

Cabecera del Muelle A

Sólo se asignará en casos especiales, con carácter precario.

Atraques 1 y 2

Primera: buques cruceros con pasajeros y escala reservada, estribor a muro. Por condiciones que lo justifiquen podrá autorizarse el atraque sobre la otra banda.

Segunda: buques Car - Carrier o Ro Ro

Tercera: buques con graneles líquidos.

Cuarta: los demás buques de carga.

Quinta: buques pesqueros de altura, con carácter precario.

Atraques 3 y 4

Primera: buques cruceros con pasajeros y escala reservada, en caso de que los atraques 1 y 2 estén ocupados, o bien su eslora u otras condicionantes específicas lo requieran, babor a muro. Por condiciones que lo justifiquen podrá autorizarse el atraque sobre la otra banda.

Segunda: buques porta contenedores

Tercera: los demás buques de carga

Cuarta: buques Car-Carrier o Ro-Ro.

Atraque 5

Primera: buques cruceros con pasajeros sin frecuencia estable, en caso de que los sectores de Atraque 1 y 2, o 3 y 4 estén ocupados, o bien su eslora u otras condicionantes específicas lo requieran.

Segunda: buques porta contenedores.

Tercera: buques de carga general con carga desde vagón y que utilicen grúas de muelle

Cuarta: los demás buques de carga, que deberán girar a otro atraque por mejora operativa, siempre y cuando exista lugar para el giro

En caso de no existir un lugar para el giro éste no se realizará.

Atraque 6

Primera: buques, graneleros de ultramar y cabotaje que operan sin cintas transportadoras de carga y buques para carga de animales en pie que no pueden operar en el Atraque 10.

Segunda: buques con bultos pesados y sin medios propios.

Tercera: buques de cabotaje.

Cuarta: buques porta contenedores.

Atraque 7

Primera: buques de cabotaje con carga en la que prevalecen los contenedores y que utilicen grúas de muelle.

Segunda: buques de cabotaje.

Tercera: buques con bultos pesados y sin medios propios.

Cuarta: buques porta contenedores.

Cabecera del Muelle B

Primera: buques con graneles secos, de ultramar o cabotaje.

Segunda: buques con graneles líquidos si los atraques 1 y 2 están ocupados.

Tercera: los demás buques de carga.

Atraques 8 y 9

Primera: buques cruceros con pasajeros sin frecuencia estable sujeta a lo establecido en el artículo 13 literal a) con relación a la programación de la actividad de estos buques.

Segunda: buques porta contenedores de ultramar

Tercera: buques graneleros que operen con cintas transportadoras de carga.

Cuarta: buques de cabotaje con contenedores.

Quinta: los demás buques de carga.

Atraque 10

Primera: buques graneleros que operen con cinta.

Segunda: buques Car-Carrier o Ro-Ro, buques de carga de animales en pie, y buques de cabotaje con carga general o graneles,

Tercera: buques de cabotaje que operan contenedores

Cuarta: los demás buques de carga.

Atraque 11

Primera: buques que operan cargas desde o hacia el Complejo Frigorífico

Segunda: los demás buques de carga.

Tercera: buques pesqueros operativos.

Atraque 11 de Bitas 137 a 141

Primera: buques pesqueros no operativos en reparación, amarrados a la mediterránea.

Segunda: otros buques no operativos en reparación, amarrados a la mediterránea.

Atraque 13 (Muelle C)

Primera: buques que en su operación calen más de 10,5 m

Segunda: buques graneleros que operen con cintas transportadoras de carga.

Tercera: buques porta contenedores de ultramar

Cuarta: buques de cabotaje con contenedores.

Quinta: buques Car-Carrier o Ro-Ro.

Sexta: los demás buques de carga.

Muelles de Punta Sayago

Primera: buques Car-Carrier o Ro-Ro

Segunda: los demás buques de carga.

Para todos los atraques

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

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

Luego de decretado el atraque deberán completar la operación antes de su salida, no permitiéndose la suspensión de las operaciones.

En el caso de que las condiciones operativas lo requieran el DM determinará la banda sobre la que obligatoriamente debe atracar un buque.

Las prioridades de atraque en los distintos muelles aquí establecidas, podrán ser modificadas en forma expresa a través de reglamentos de atraque específicos para muelles especializados o terminales.

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

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

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

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

Artículo 13°. ATRAQUE DE BUQUES CRUCEROS.

a) La actividad de cruceros se centralizará prioritariamente en el sector de los atraques 1 y 2, ó bien en el de los atraques 3, 4, y 5, en los casos que la ocupación de muros prevista en aquellos, o las condicionantes de la propia escala lo requieran, y en tercera instancia podrá eventualmente utilizar el sector de los atraques 8 y 9, u otros atraques disponibles, siendo obligación del armador, representante o agencia por razones de seguridad disponer a partir del atraque 6 inclusive de locomoción desde/hacia el buque crucero y el acceso principal del recinto tanto para pasajeros como para tripulantes, sin derecho a reembolso por parte de la Administración.

La información concerniente a la programación de escalas será procesada de acuerdo con el orden de anuncio e ingreso en el sistema de gestión de buques del Puerto de Montevideo hasta con dos años de antelación, la cual estará accesible al resto de las agencias marítimas.

Se reservará lugar hasta para dos buques por día sin determinarse el atraque a utilizar.

A modo de excepción, cuando de ello no resulten afectados a las escalas otros atraques fuera de los sectores 1-2 y 3-4-5, o no haya coincidencia de los horarios a muro de las escalas, y siempre que no signifique una distorsión a la actividad general, siendo compatible con la optimización del aprovechamiento de los muros disponibles, a solicitud de parte, y con el informe favorable del ÁOyS, la Gerencia General podrá otorgar la autorización para la reserva de una tercera escala.

El sistema de la ANP informará automáticamente la reserva al representante del buque el que depositará el 50% del precio correspondiente al muellaje confirmando la escala, en un plazo máximo de 10 días hábiles. Este monto no se devolverá en el caso de cancelarse la escala si ésta no es asignada a otro crucero.

En el plazo establecido en el artículo 4 de este reglamento, dicha información deberá confirmarse y complementarse con aquellos datos relevantes que faciliten la programación de su escala y actividades conexas en el Puerto de Montevideo, (por ejemplo, recambio de pasajeros) así como su eventual coordinación con otras escalas que formen parte de su itinerario previsto: secuencia, fechas, duración, conexiones, etc.

b) Salvo en los sectores correspondientes a los atraques 1 a 5, será de cargo y responsabilidad del Representante, el retiro en autobuses, u otros vehículos de similares características, de todo el personal y pasajeros que no tomen excursiones, quedando expresamente prohibido el desplazamiento peatonal por áreas operativas.

c) En todos los casos los buques cruceros con pasajeros con escala confirmada en el Puerto de Montevideo tendrán prioridad frente a los buques de pasajeros que no tengan escala confirmada.

d) Los buques cruceros con pasajeros cuyo itinerario original no incluya al Puerto de Montevideo para una fecha específica, podrán solicitar asignación de muelle en éste para la eventualidad de que su escala prevista en otro puerto sea cancelada, quedando dicha asignación sujeta a la disponibilidad efectiva de muro, perdiendo asimismo prioridad frente a otros buques con escala ya confirmada previamente para Montevideo.

El representante del buque deberá actualizar la escala antes de la hora 16:00 del día anterior al de su ETA.

Por el servicio de reserva de asignación de muelle, la ANP cobrará el monto correspondiente a 6 horas de muellaje. En caso de concretarse el atraque se liquidará el uso de muelle por el tiempo efectivamente utilizado.

f) La permanencia máxima en puerto de un buque crucero no debe superar las 36 horas, a menos que ello no interfiera con la operativa prevista para el atraque ocupado. Toda situación que pudiere llevar a superar dicho plazo deberá ser sometida a consideración del ÁOyS para su eventual autorización.

Artículo 14°. ATRAQUE DE BUQUES PORTACONTENEDORES.

En cumplimiento del artículo 72 del Decreto N° 183/994, de 20 de abril de 1994 (Reglamento de Operaciones Portuarias), la ANP deberá priorizar el atraque de buques y barcasas portacontenedores en la terminal especializada y solo podrá decretar los mismos en los muelles multipropósito en caso de que la Terminal Especializada se encuentre ocupada durante el periodo de 24 horas siguientes al decreto.

Artículo 15°. CARRERA ENTRE BUQUES.

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

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

15.1 Si los representantes de dos o más buques solicitan un mismo atraque con idéntico derecho de acuerdo con el régimen de prioridades y la diferencia entre los CTA es menor a 6 horas, se asignará el muelle al que llegue primero a la zona denominada "cuadrante". En el mismo decreto se definirá el atraque del buque que llegue más tarde, o quedará decretado a la salida del que ganó la carrera para el mismo atraque.

15.2 Si los representantes de dos o más buques solicitan un mismo atraque con idéntico derecho de acuerdo con el régimen de prioridades y la diferencia entre los CTA

es de 6 a 12 horas, se asignará el muelle al que tenga el primer CTA. Si pasadas 6 horas desde el primer CTA, el buque respectivo no llegó al muelle, entonces perderá el derecho de atracar en el mismo. El buque con CTA siguiente podrá ser atracado en el muelle solicitado si cumple con su CTA. En el mismo decreto se definirá el atraque del buque que llegue más tarde.

15.3 Si los representantes de dos o más buques solicitan un mismo atraque con idéntico derecho de acuerdo con el régimen de prioridades y la diferencia entre los CTA es mayor a 12 horas, se asignará el muelle al que tenga el primer CTA. Si pasadas las 12 horas desde el primer CTA el buque respectivo no llegó al muelle, entonces perderá el turno de atraque y deberá ser solicitado nuevamente en el siguiente decreto. El buque con el CTA siguiente podrá ser atracado en el muelle requerido.

15.4 Para los buques de cabotaje o fluviales de bandera Nacional, Paraguaya o Boliviana que indiquen en la sesión de decreto que operarán tanto en muelles públicos como en las terminales concesionadas dentro de la misma escala, tendrán prioridad de atraque sobre otro de la misma clase, independientemente del lugar de atraque en primera instancia.

Artículo 16°. ATRAQUES PRECARIOS.

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

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

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

Todos los buques pesqueros serán decretados con atraques precarios, salvo los que tengan una operación de descarga de más de 500 T que, desde la bita 124 hasta la 131, serán considerados a ese único efecto como buques de carga.

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

Artículo 17°. PÉRDIDA DE LA PRIORIDAD.

Cualquiera sea el caso, una demora en arribar al "cuadrante" mayor a las 3 (tres) horas desde el CTA declarado, implicará que el buque decretado sea desplazado por el que le sigue en orden de prioridad.

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

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

El buque desplazado conservará su grado de prioridad frente a los restantes buques, excepto en los casos considerados en los artículos 15.3 y 15.4 de este reglamento.

Artículo 18°. COBRO DE MUELLEJE POR INCUMPLIMIENTO.

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

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

Artículo 19°. EXCEPCIÓN POR CORRECCIÓN OPORTUNA DEL CTA.

Si el representante del buque que pierde el turno por no cumplir con el CTA anunciado, hubiera comunicado su incumplimiento, con una antelación mínima de 6 horas al CTA anunciado, el Área Operaciones y Servicios podrá exceptuarlo de lo prescrito en el numeral anterior si se verifica una causa justificada. La comunicación será realizada mediante el envío de un fax o correo electrónico a la Unidad Coordinadora y deberá ser firmada el primer día hábil siguiente.

El DM llevará registro de los incumplimientos de los CTA anunciados.

Artículo 20° INICIO Y CONTINUIDAD DE LA OPERATIVA.

20.1 Los buques deben iniciar sus operaciones (incluido el armado de los equipos) durante las primeras 2 horas a contar desde la hora de atraque (o desde el CTA si llegó antes). Vencidas las 2 horas sin actividad se configura el incumplimiento de esta normativa, dando lugar a la intimación inmediata de comienzo de operaciones. En su defecto, se aplicará una astreinte de U\$S 500 (quinientos dólares americanos) por cada hora o fracción de atraso injustificado, sin perjuicio de la facultad del ÁOyS de ordenar el abandono del muelle por razones operativas.

20.2 Una vez iniciadas, las operaciones deben desarrollarse en forma continua y con el mejor rendimiento. El ÁOyS tendrá facultades suficientes para ordenar el abandono del muelle si no se cumplen estas condiciones.

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

Artículo 21° ATRAQUE PARA REPARACIÓN DE BUQUES.

Excepcionalmente, el DM podrá asignar atraque para reparaciones a flote cuando el Representante del buque lo solicite por escrito con fundamentos que, a juicio de aquel Departamento, justifiquen la excepción, y siempre que las necesidades del servicio lo hagan posible, estableciendo en ese caso la información específica requerida y condiciones a las que quedará sujeta la autorización. Los buques pesqueros podrán atracar para efectuar reparaciones menores en el atraque 11 entre las bitas 137 y 141 cuando la demanda de muelles y las necesidades del servicio lo hagan posible.

El número máximo de naves con estadía prolongada admitidos entre las bitas 139 y 141 es de 6 buques.

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

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

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

21.2 Reparación Mayor. Se define como reparación mayor a toda aquella reparación que deba ser llevada a cabo en un plazo mayor a los 7 días y menor a los 30 días corridos. Las reparaciones mayores se autorizarán con la previa presentación, por parte del interesado, de un certificado expedido por la Dirección Registral y de Marina

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Escribanía de Gobierno

Mercante, donde conste qué reparación debe realizar y se indique que la misma puede efectuarse con el buque a flote. El solo petitorio de muelle con esta modalidad implica el compromiso del Representante del buque de terminar los trabajos de reparación en el plazo autorizado, no mayor a los 30 días corridos, y de abandonar el muelle sin ninguna dilación. No se admitirá una nueva solicitud consecutiva bajo este régimen.

Artículo 22°. ATRAQUE O FONDEO DE BUQUES SIN OPERACIÓN COMERCIAL.

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

1. Presentación de la solicitud por el representante del buque, con facultades de disposición suficiente, por nota fundada, en la que se incluirán copia de los certificados de casco y máquinas (en idioma español o inglés) y P&I.

2. Los buques pesqueros deberán cumplir con la Disposición Marítima 112 vigente o las que se dicten en el futuro en la materia, relativas al buen estado de la planta frigorífica.

3. Previo a ser decretado, o realizar el fondeo si previamente hubiese estado en una operación comercial, los representantes de los buques presentarán, ante la Unidad Asesoría Técnica originales de póliza y recibo de pago de una póliza de seguros que cubra el riesgo de responsabilidad civil, por un capital de U\$S 1:000.000 con un sublímite de U\$S 500.000 por daños al medio ambiente, debiéndose dar cobertura para el reflotamiento y remoción de restos, salvo que esté cubierto por el P&I. El vencimiento deberá ser por un período superior a una vez y media el término de la estadía solicitado. La misma se deberá contratar en compañías aseguradoras radicadas en el Territorio Nacional en la modalidad de previo pago y se deberá incluir como coasegurado a la ANP.

4. Los buques con bandera nacional (con excepción de los pesqueros) que posean esta cobertura contratada en aseguradoras internacionales deberán presentar copia de la póliza con su respectiva traducción, endoso; incluyendo a la ANP como coasegurado, detalle de los capitales de coberturas solicitados por responsabilidad civil y por daños al medio ambiente.

5. Los representantes deberán asegurar la disponibilidad de traductores para garantizar la comunicación con todos los tripulantes las 24 horas del día y durante toda la permanencia del buque.

6. Con suficiente antelación al vencimiento de las pólizas correspondientes, el Representante del buque deberá iniciar las gestiones necesarias para dar continuidad a la cobertura de la póliza de seguros con que iniciara su escala en el Puerto de Montevideo, dando conocimiento formal de dicha tramitación a la ANP, mediante comunicación cursada a la Unidad Asesoría Técnica con copia al DM. Todo buque que no disponga de las Pólizas vigentes de acuerdo con las exigencias establecidas, deberá abandonar el puerto de forma inmediata.

22.1 AMARRADERO en ANTEPUERTO

Destinado a buques fluviales por orden de llegada.

22.2 FONDEO en ANTEPUERTO

Podrá otorgarse excepcionalmente, en carácter de precario, en consulta con la Oficina de Pilotaje. Debiendo el buque encontrarse siempre en condiciones de realizar maniobras de zarpe cuando le fuere requerido por la Autoridad competente.

La no cancelación en tiempo y forma de las facturas emitidas por la ANP determinará que el buque deba abandonar el muelle o sitio de fondeo.

Transcurrida la estadía otorgada el buque deberá abandonar el puerto o trasladarse a la zona asignada, en todos los casos.

La no liberación del muelle o sitio de fondeo en tiempo y forma generará, además del cobro de la tarifa por uso de muelle, una astreinte de U\$S 500 (quinientos dólares americanos), por cada hora o fracción por demora injustificada.

El incumplimiento de estas disposiciones se sancionará de acuerdo con el régimen indicado en el Anexo I.

Artículo 23°. LIBERACION DEL MUELLE.

En caso de que el muelle esté decretado para ser utilizado seguidamente para otra operación inmediata, el buque debe dejar el muelle libre antes de las 2 horas a partir de la finalización de la actividad autorizada, o a la hora que se hubiere establecido en el decreto. Cualquier extensión del tiempo de atraque deberá ser solicitada al DM que podrá autorizarla, cuando la demanda de muelles y las necesidades del servicio lo hagan posible. El plazo de 2 horas se contabilizará desde la finalización del trincado de la carga, si lo hubiere, o en su defecto desde la culminación de las actividades autorizadas. La no liberación del muelle en tiempo y forma generará, además del cobro de la tarifa por uso de muelle, una astreinte de U\$S 500 (quinientos dólares americanos) por cada hora o fracción por demora injustificada, sin perjuicio de las sanciones establecidas según los Art. 66, 91 y 92 del Decreto N° 183/994, de 20 de abril de 1994.

Artículo 24°. TRIPULACION MÍNIMA PERMANENTE.

Mientras permanece atracado a muelle, el buque debe mantener, en forma permanente y cualquiera sea su condición, la tripulación necesaria para hacer posible su movilización en forma inmediata, de acuerdo con las normativas establecidas por la Autoridad Marítima y la Capitanía de Puerto.

Artículo 25°. CONDICIONES DEL MUELLE y ZONAS OPERATIVAS CONEXAS.

a) LIMPIEZA

1. Los Operadores Portuarios son responsables de la limpieza del muelle y todas las zonas operativas conexas afectadas por su operación (sendas, explanadas, etc.). Si la limpieza no se completare dentro de las 2 horas siguientes a la finalización de la operación del buque, el DM decidirá su inmediata ejecución, cargando los costos al responsable.

2. Si durante la operación en curso, el nivel de limpieza de las zonas afectadas a la misma, hubiere descendido de tal modo que comprometa la ejecución simultánea de otras actividades que tengan lugar en el recinto portuario, el operador portuario a cargo deberá instrumentar medidas paliativas inmediatas sin esperar a la finalización de la operación.

3. También deberá actuar de ese modo cuando de ello dependa el lograr dar cumplimiento a la limpieza posterior en el plazo establecido.

4. En todos los casos, el resultado de las tareas de limpieza deberá ser convalidado por el DM.

b) DESPEJADO

Los Operadores Portuarios son responsables del despejado inmediato del muelle y zonas operativas conexas una vez finalizada su operación, en cuanto refiere a la presencia o posición de equipos, máquinas y demás accesorios que puedan obstaculizar o demorar otro atraque u operación, que impliquen un obstáculo en la zona. Esta tarea se completará como máximo dentro de las 3 horas siguientes a la finalización de la operación del buque.

Su no cumplimiento en el plazo indicado será pasible de sanción, conforme a lo establecido en los artículos 18 y 19 del Decreto N° 412/992, de 1° de setiembre de 1992.

Artículo 26°. ASIGNACIONES EXCEPCIONALES DE MUELLE.

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

Artículo 27°. CARÁCTER GENERAL DEL PRESENTE REGLAMENTO.

El presente reglamento rige con carácter general para todos los muelles del puerto de Montevideo.

En los casos particulares (Muelle de Pesca, Terminales Concedidas, etc.) para los que se aprueben Reglamentos Específicos, este Reglamento General regirá en todas aquellas situaciones que no estén reguladas en forma expresa.

Artículo 28°. REGLAMENTO DE ATRAQUE PARA BUQUES PESQUEROS NACIONALES.

En particular, el Reglamento de Atraque para Buques Pesqueros Nacionales, específico para Muelle Pesquero, será aplicable también para pesqueros nacionales atracados precariamente en los restantes muelles, sin perjuicio de lo preceptuado en el Art. 11 del presente reglamento y el Art. 22 cuando corresponda.

Artículo 29° CONTRALOR SOBRE REGLAMENTOS DE ATRAQUE.

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

Tratándose de terminales concedidas, el DM podrá observar la asignación comunicada, según se establece en el Art. 11, del presente reglamento cuando no se cumpla con las condiciones establecidas en el Reglamento General o en el Reglamento Específico, según corresponda. Si el incumplimiento no es enmendado, el DM podrá corregir la asignación de muelle incorrecta sin que la ANP deba asumir eventuales consecuencias por incumplimientos del concesionario.

Artículo 30°. NORMATIVA APLICABLE.

Todo apartamiento de lo establecido en este Reglamento es considerado como infracción y será pasible de las sanciones previstas por la Ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992 y Decretos del Poder Ejecutivo N° 412/992, del 1° de setiembre de 1992 y N° 183/994, de 20 de abril de 1994.

Artículo 2°.- Apruébase el Régimen de sanciones por incumplimiento del artículo 22° del Reglamento General de Atraque de Buques del Puerto de Montevideo que figura en el Anexo I, así como el Glosario que figura en el Anexo II adjuntos al presente, los que formarán parte de este reglamento.

Artículo 3°.- Comuníquese, publíquese, etc.

ANEXO I

Régimen de sanciones por incumplimiento del Artículo 22 del Reglamento General de Atraque de Buques del Puerto de Montevideo (Resolución de Directorio N° 594/3.478 de fecha 26 de noviembre de 2008)

a) Se sancionará con una amonestación a la Agencia que haya efectuado la omisión de la presentación de la póliza de seguro, de acuerdo con el Artículo 22 del Reglamento de Atraque de Buques – Puerto de Montevideo y que haya efectuado la regularización de la misma en un plazo de 10 días hábiles.

b) Reiteración de omisión de presentación de póliza:

- Primera reiteración, sanción económica de 100 U.R. (Unidades Reajustables cien) sanción prevista como falta leve en Decreto N° 412/992, de 1° de setiembre de 1992, artículo 22 literal “A”, con prescripción de la sanción a los 6 meses, independientemente del número de buques agenciados por la misma Agencia Marítima, efectuando la regularización correspondiente.
- Segunda reiteración, igual sanción económica que en la Primera reiteración, equivalente a 100 U.R. (Unidades Reajustables cien), sanción prevista como falta leve en Decreto N° 412/992, de 1° de setiembre de 1992, Artículo 22 literal “A”, con prescripción de la sanción a los 6 meses, independientemente del número de buques agenciados por la misma Agencia Marítima, efectuando la regularización correspondiente.
- Reiteración en tercera instancia, sanción económica de 250 U.R. (Unidades Reajustables doscientos cincuenta) sanción prevista como falta leve en Decreto N° 412/992, de 1° de setiembre de 1992, Artículo 22 literal “A”, con prescripción de la sanción a los 6 meses.

c) Prevalcidas estas etapas de reincidencia en la omisión de presentación de pólizas de seguros, la infracción se considerará falta grave y de acuerdo con los atenuantes la misma oscilará entre las 500 a 700 U.R., correspondiente a las sanciones previstas en el Decreto N° 412/992, de 1° de setiembre de 1992, Artículo 22 literal “B”.

d) La sanción a aquellas agencias que no regularicen la presentación ante esta ANP de la póliza de seguros correspondientes, en un plazo de 10 días hábiles a partir de conferir vista del Decreto por el cual se informa a la Agencia será factible de sanción, será considerado una falta grave siendo pasible de una sanción económica equivalente a 700 U.R., imputable como falta grave del Decreto N° 412/992, de 1° de setiembre de 1992, Artículo 22 literal “B”.

e) El plazo de prescripción de todas las sanciones es de 6 meses.

**ANEXO II
GLOSARIO**

Actualizar:

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

ÁOyS:

Área Operaciones y Servicios

Buque de carga:

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

No incluye pesqueros, buques de guerra, científicos, remolcadores, dragas, etc.

Carrera:

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

Comunicar:

Remitir al sistema informático de la ANP la información exigida para solicitar atraque.

Confirmar:

Ratificar o rectificar definitivamente en el sistema informático de la ANP la información comunicada y actualizada al solicitar atraque.

COTEC:

Comisión Técnica de la Dirección Registral de Marina Mercante.

CTA:

Tiempo confirmado de llegada del buque, especificado por fecha y hora de llegada al cuadrante.

Cuadrante:

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

Decretar:

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

Decreto:

Acto en el que el Departamento Montevideo asigna los atraques en presencia de los representantes de buques y terminales portuarias.

DM:

Departamento Montevideo del Área Operaciones y Servicios

ETA:

Tiempo estimado de llegada del buque, especificado por fecha y hora de llegada al "cuadrante.-"

ETS:

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

Graneles:

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

Grúa Móvil:

Grúa móvil portuaria (Mobile Harbour Crane). Opera en la carga y descarga de contenedores (y eventualmente otras cargas) de los buques, desde el muelle.

Mediterránea:

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

Muellaje:

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

OPB:

Oficial de Protección del Buque de acuerdo con el código PBIP.

OPIP:

Oficial de Protección de la Instalación Portuaria de acuerdo con el código PBIP

OSRO:

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

Prioridad:

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

P&I:

Protección e Indemnización. Póliza emitida por compañías y/o clubes aseguradores.

Rada Portuaria:

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

Removidos:

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

Servicio regular:

Incluye a los buques que navegan bajo un programa determinado y cíclico de escalas en el Puerto de Montevideo.

ACTA N° 2

En la ciudad de Montevideo, el ...de junio de 2020, en el marco del proceso de conciliación entre la República Oriental del Uruguay y Katoen Natie, iniciado por esta última en base al Artículo 11 del "Acuerdo entre la República Oriental del Uruguay y la Unión Económica Belgo - Luxemburguesa en materia de Promoción y Protección Recíprocas de Inversiones", las partes declaran:

Que se vienen llevando a cabo reuniones con el fin de procurar alcanzar un acuerdo que ponga fin a la disputa.

Que la disputa y su eventual solución involucran variados aspectos que las partes han identificado.

Que el eventual acuerdo que ponga fin a la disputa solamente se perfeccionará cuando las partes hayan podido convenir la solución de todos los puntos involucrados sin excepción, por lo que lo convenido en cada punto, tal como lo que se consigna en la presente, solamente tendrá valor en ese caso, y debe interpretarse como un modo de ordenar el proceso conciliatorio.

Que las actas que se labren no podrán ser utilizadas en ningún proceso arbitral o judicial entre las partes en caso de que el proceso conciliatorio no culmine con un acuerdo final y en caso de violación de esta obligación las mismas no tendrán valor alguno.

Que las partes han establecido un régimen de reuniones en las que en esta oportunidad se suscribe lo acordado respecto de la extensión de plazo de Concesión de la Terminal Especializada, de la indemnización por el daño reclamado que originó este proceso conciliatorio, del proyecto de inversión en obras de infraestructura y equipamiento, del marco legal y demás aspectos relacionados al contrato de concesión que se detallan a continuación y que serán incorporados al contrato, decretos y resoluciones del Poder Ejecutivo según corresponda y se defina en la siguiente etapa de la negociación.

Las partes en esta etapa de la conciliación acuerdan los siguiente:

Un

P

1. Plazo de concesión

- 1.1. La ANP, previa autorización del Poder Ejecutivo, concederá una extensión de cincuenta años a partir del 11 de junio 2031, con vencimiento 11 de junio 2081. Como contrapartida TCP deberá realizar las inversiones detalladas en el Capítulo 2 del presente proyecto y KN renunciar al reclamo que ha planteado al inicio de este proceso conciliatorio.

2. Inversiones de la Terminal

- 2.1. Las inversiones comprometidas como contrapartida al periodo de concesión establecidas en el Art 1.1 precedente se encuentran detalladas en el ANEXO I
- 2.2. El proyecto de inversión a ejecutar una vez firmado el acuerdo total tendrá como objetivo el de ser completado dentro del periodo del actual gobierno.
- 2.3. Las inversiones adicionales al proyecto que impliquen un aumento en la capacidad y/o productividad de la terminal y cumplan con las normativas vigentes, serán autorizadas por ANP.

3. Área de concesión

- 3.1. En el área anexa a la Terminal sobre la Dársena Fluvial, se encuentran los Depósitos A y B, muelles y sus zonas adyacentes, ocupados por la Armada Nacional. En caso de desafectarse esa área de su actual destino, se le incorporará al área de la Terminal, conforme se indica en el plano de la concesión en el ANEXO II
- 3.2. El área dentro del recinto portuario que actualmente se encuentra utilizada por el Servicio de Balizamiento de la Armada y que pertenece a la ANP, pasará a integrar el área de la concesión de TCP como parte del acceso de camiones llamado "Acceso Washington". Dicha área deberá ser desocupada dentro de los ciento veinte días posteriores a la firma del acuerdo a los efectos de que la Terminal pueda iniciar las obras necesarias para la construcción de nuevos accesos.

4. Utilidades

- 4.1.** Se acuerda realizar la distribución de las utilidades acumuladas de TCP una vez firmado el acuerdo final, aceptando las partes que se mantenga un fondo de reserva del 20% para la ejecución de inversiones.
- 4.2.** En el marco de las importantes inversiones a desarrollar en la Terminal y en el caso que sea necesario que los accionistas deban capitalizar la empresa para el desarrollo de los compromisos asumidos, se acuerda modificar el Artículo 22 de los Estatutos de TCP de la siguiente forma.

NUEVA REDACCION

Artículo 22º. 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, salvo cuando la reforma de estos estatutos sea para aumentar el capital contractual de ser ello necesario para la realización de inversiones en infraestructura y/o equipamiento, en cuyo caso la resolución será adoptada con el voto conforme de la mayoría absoluta de accionistas presentes. Quien se abstenga de votar se reputará como habiendo votado en contra, a todos los efectos.

5. Antecedentes. Marco jurídico. Interés general. Protección de la inversión. Derecho de la competencia

La ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992, considera los servicios portuarios actividad privada regida, en principio, por el derecho de la competencia (artículo 7, 9, 13 y 23).

A mayor abundamiento, el derecho de la competencia es impuesto de un modo general por los artículos 13, 14 y 15 de la ley N° 17.243, de 29 de junio de 2000, hoy sustituidos por la ley N° 18.159, de 20 de julio de 2007 que sigue la misma orientación.

Sin embargo, en el ámbito de los servicios de interés económico general, como son los del caso, no todas las actividades admiten la competencia. Por

eso, pacíficamente se admite lo que se ha llamado corte vertical de actividades, que separa la construcción y administración de las infraestructuras necesarias para la prestación de esos servicios, que difícilmente se adecuan a la competencia, de las demás actividades prestacionales que admiten plenamente el derecho de la competencia. Todo ello bajo el estricto control del ente regulador competente, a fin de asegurar que las actividades libradas al derecho de la competencia, efectivamente actúen en régimen de competencia y las que no admitan competencia, no abusen de su posición, todo ello en aras del bien común.

Por otra parte, la ley Nº 16.246, de 8 de abril de 1992, por su artículo 1º, estableció que “la prestación de servicios portuarios eficientes y competitivos constituye un objetivo prioritario para el desarrollo del país”.

Para lograr ese objetivo es preciso contar con una terminal especializada de contenedores. Esto es especialmente destacado en el Plan Maestro para el desarrollo del Puerto de Montevideo, elaborado por la Consultora INTECSA, cuyo informe final es de mayo de 1989.

Por el artículo 20 de la ley Nº 17.243, de 29 de junio de 2000, se autorizó a la Administración Nacional de Puertos a asociarse con capitales privados conforme a lo establecido en el inciso tercero del artículo 188 de la Constitución, para la administración, construcción, conservación y explotación de una terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo, se previó una subasta para la selección del inversor privado y se fijaron las normas básicas para dar cumplimiento al objetivo legal.

Al amparo de este artículo, que figura en la misma ley que introdujo por primera vez el derecho de la competencia en nuestro país, se construyó y funciona la actual terminal de contenedores.

El artículo 20 de la ley indicada, previó una sola terminal especializada de contenedores, no solo porque se tuvo en cuenta la falta de interés de inversores privados ante la posibilidad de que existiera más de una, sino también porque ya se conocía la rectificación del Plan Maestro a cargo de la consultora SOGREAH, cuyo informe final es de octubre de 1999, que parte de la base de una sola terminal especializada de contenedores. Este documento formó parte de la información que acompañó el llamado.

En ese marco se celebró el contrato hoy vigente, se dictó el decreto Nº 137/001, de 25 de abril de 2001, que forma parte del contrato, decreto que aprueba el ANEXO B. GLOSARIO, que incluye el decreto Nº 183/994, de 28 de abril de 1994, cuyo artículo 72 es de especial relevancia en el caso.

El Estado se encuentra obligado, así, a mantener esta situación durante la vigencia del contrato, en cumplimiento del propio contrato.

Esto, además, conviene al interés público, ya que el 20 % de las acciones de la sociedad que opera la terminal es de propiedad estatal. El Estado, así, está particularmente interesado en proteger esta inversión que le produce importantes dividendos.

Esto también conviene al interés particular, porque da al inversor privado la seguridad necesaria para el ejercicio de su actividad. Esta tutela del interés particular es de interés general, porque si al interés particular no se le brinda seguridad jurídica, no hay inversiones.

En el caso, además, ese interés público y ese interés particular se alinean también con el interés general porque el adecuado funcionamiento de la terminal especializada de contenedores es esencial para el buen funcionamiento del Puerto de Montevideo, que no solo fue clave para cimentar nuestra nacionalidad, sino que continúa siendo clave para el desarrollo del país.

No obstante, lo expuesto, por ley Nº 18.530, de 31 de julio de 2009, se autorizó a la Administración Nacional de Puertos a constituir una sociedad anónima por acciones nominativas, con el objeto de construcción, administración, conservación y explotación de una nueva terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo y se le autorizó a subastar el cien por ciento de las acciones, entre el 1º de marzo y el 1º de junio de 2010.

Realizada la subasta entre las fechas indicadas, se frustró por no existir oferentes.

Quedó claro que, al año 2010, los inversores privados consideraron que no era económicamente viable la existencia de dos terminales especializadas de contenedores en el Puerto de Montevideo.

La situación al respecto no ha cambiado a la fecha de hoy, por lo que corresponde proseguir con una única terminal especializada de contenedores, mientras se mantengan las circunstancias actuales. Si ellas cambian y se hace posible el funcionamiento de otra terminal especializada de contenedores se podrá habilitar otra. Pero ello dependerá de las circunstancias y no de la decisión unilateral de la parte estatal. Por eso, en virtud de la larga duración de este contrato, es necesario prever esa posibilidad en base a determinados elementos objetivos que no dependan de la voluntad de las partes.

Por lo expuesto, a los efectos de cumplir con los lineamientos estratégicos que dieron origen a la Terminal Especializada de Contenedores y la necesidad de crear un marco de seguridad jurídica que permita el cumplimiento de los objetivos de la Terminal y la protección y el repago de las inversiones, el Puerto de Montevideo mantendrá los criterios organizativos mediante terminales especializadas por áreas de carga en sus futuros planes estratégicos mientras duren las actuales circunstancias y se dará cumplimiento a lo establecido a continuación.

- 5.1.** En el ámbito de la competencia regional y la necesidad de generar economías de escala que permitan darle competitividad al Puerto de Montevideo y su área de influencia, las operaciones de contenedores estarán concentradas en las áreas y muelles especializados conforme a lo establecido en el Artículo 72 del Decreto 183/994, no permitiéndose la autorización ni la instalación de grúas pórticos y/o equipamiento que signifique la especialización en contenedores fuera de las mismas.
- 5.2.** No se otorgarán nuevas concesiones ni permisos ni autorizaciones para la instalación y explotación de una Terminal de Contenedores Especializada, durante la vigencia de la concesión, salvo que los movimientos de contenedores en TCP superen el 85% en promedio anual de la capacidad de la Terminal por dos años consecutivos. Esta condición de capacidad no podrá ser ejecutada mientras se desarrolla la construcción del proyecto acordado en el presente acuerdo. La nueva Terminal que pudiera concederse en la hipótesis anteriormente prevista deberá cumplir con las mismas condiciones de canon y mínimos de captación de demanda que la actual.

A los efectos conocer la capacidad, la Terminal incorporará en su Informe comercial el estatus promedio de ocupación para la Terminal durante el periodo y su cálculo.

- 5.4. El término Área de influencia Puerto de Montevideo se refiere a las áreas de desarrollo portuario dentro del departamento de Montevideo

6. Mínimos

- 6.1. Mínimo de Canon - Volumen de demanda global mínima. TCP se obliga a captar y atender una demanda mínima. La obligación de captar y atender tal demanda mínima solamente se considerará incumplida cuando ello se deba a acción u omisión imputable a TCP. (A los solo efectos de ejemplificar no podrá imputarse el incumplimiento a TCP mientras no se aplique en su total alcance el Art 72 del decreto 183/994 o si existieren medidas administrativas de países de la región que bloqueen la llegada de contenedores de trasbordo al puerto de Montevideo o por causas de "fuerza mayor" como crisis económica o financieras o pandemia, etc.)

- 6.2. Mínimo de Gestión - El incumplimiento, por acción u omisión imputable a TCP, durante CINCO (5) años consecutivos, de la obligación de captar y atender la demanda mínima será causal de rescisión del contrato de gestión. (A solo efectos de ejemplificar no podrá imputarse el incumplimiento a TCP mientras no se aplique en su total alcance el Art 72 del decreto 183/994 o si existieren medidas administrativas de países de la región que bloqueen la llegada de contenedores de trasbordo al puerto de Montevideo o por causas de "fuerza mayor" como crisis económica o financieras o pandemia, etc.)

7. Dragado.

- 7.1. La ANP será responsable de asegurar, a su cargo, una profundidad de CATORCE (14) metros (equivalentes a 46 pies) de calado en las áreas de acceso y maniobra para los buques que operen en la Terminal.

- 7.2.** Por lo menos DOS (2) veces al año, la ANP 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.
- 7.3.** En el caso de dragado a cargo de TCP, la ANP incorporará en su plan de dragado dicha área a solicitud escrita de TCP.

8. Tarifas

- 8.1.** TCP hará una reducción de sus tarifas a la exportación en forma gradual en relación al aumento de la cuota de mercado local de contenedores según lo consignado en el ANEXO III.
- 8.2.** TCP 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 fijados en el Anexo G del decreto 137/001.
- 8.3.** A los efectos de poder cumplir con lo dispuesto en la ley de creación de TCP y en aras de beneficiar las exportaciones locales, los precios máximos que menciona la ley, serán establecidos en los servicios prestados a la exportación e importación, liberando los precios de los servicios que la Terminal presta al buque ya que se encuentran establecidos en el marco de la competencia entre los distintos puertos de la región.
- 8.4.** Contemplando los posibles cambios y avances en la prestación de servicios logísticos, TCP podrá prestar todos los servicios necesarios siempre y cuando, debido a su especialización, estén vinculados a la atención del contenedor y/o su carga, debiendo estar la descripción de todos los servicios que preste la Terminal en su sitio web.

9. Solución de Controversias

- 9.1.** Las partes acuerdan un nuevo mecanismo de solución de controversias establecido en el ANEXO IV.

10. Varios

- 10.1.** Proyecto de molinos en Punta de Sayago: Viabilidad si TCP reduce directamente la energía generada de la facturación que UTE realiza. ANP otorgará libre de gravamen y costo del espacio físico para la instalación de los mismos.
- 10.2.** La Terminal y Nelsury contarán con todas las bonificaciones impositivas vigentes y a crearse incluyendo la Declaración de Interés Nacional.
- 10.3.** Las partes acuerdan que mediante la firma del acuerdo darán por finalizados y abandonarán todos los litigios vigentes entre sí, incluido el arbitraje internacional planteado al Estado uruguayo en este proceso, los juicios por impugnación de balances de TCP, revaluación y la aplicación de la multa por incumplimiento de volúmenes mínimos para el periodo cerrado en junio 2020.

Handwritten signature and initials in the bottom left corner of the page.



SERIE **A** **Nº 099038**

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Escribanía de Gobierno

Anexo VIII

Notificación de 15 de octubre de 2019

[Handwritten signature]

Amberes, 15 de octubre de 2019

Sr. Dr. Tabaré Vázquez Rosas
Presidente de la República Oriental del Uruguay
Presidencia de la República
Torre Ejecutiva, Piso 1 y 2
Plaza Independencia 710
11.000 Montevideo
Uruguay

Re: Notificación de la existencia de un diferendo, de conformidad con el Acuerdo entre la República Oriental del Uruguay y la Unión Económica Belgo-Luxemburguesa en materia de Promoción y Protección Recíprocas de Inversiones, relativo a las inversiones de Katoen Natie Group respecto de la concesión por un plazo de 30 años para el Desarrollo, Operación y Gerenciamiento de la Terminal Especializada de Contenedores en el Puerto de Montevideo.

Excelentísimo Señor Presidente:

Le rogamos, *in limine*, notar que esta comunicación se presenta con el objetivo de cumplir con lo previsto en el Artículo 11 del Acuerdo entre la República Oriental del Uruguay (en adelante, el "Estado" o "Uruguay") y la Unión Económica Belgo-Luxemburguesa en materia de Promoción y Protección Recíprocas de Inversiones (en adelante, el "APPRI" o el "Tratado").

De conformidad con dicha norma, en esta "notificación escrita" se incluye un "memorándum detallado" al tenor de lo previsto por el APPRI.

1. Introducción

[1] Katoen Natie Group (en adelante, "KNG") debe, antes que todo, expresar una vez más su compromiso con el Uruguay y sus ciudadanos, contribuyendo al desarrollo económico del país a través de sus inversiones y su trabajo. Sin embargo, y luego de haber intentado llegar a una solución negociada de este diferendo, KNG se ve obligada a activar el mecanismo de protección de su inversión previsto en el APPRI.

[2] En pocas palabras, la República Oriental del Uruguay, por medio de sus acciones y omisiones, ha actuado de forma contraria al Derecho internacional y al Derecho uruguayo. Dicho comportamiento, además, ha sido discriminatorio frente a las inversiones de KNG protegidas bajo el APPRI.



OUR PEOPLE MAKE THE DIFFERENCE

KATOEN NATIE

Los Inversores

- [3] Representamos los intereses de Katoen Natie N.V. y Seaport Terminals N.V. ("**Katoen Natie**" y "**Seaport NV**"), ambas miembros de KNG, respecto de sus inversiones en Uruguay.
- [4] Katoen Natie y Seaport NV (conjuntamente las "**Compañías KNG**" o los "**Inversores**") son personas jurídicas, ambas debidamente incorporadas y organizadas de conformidad con las leyes del Reino de Bélgica.
- [5] Las Compañías KNG pueden ser calificadas como "*inversores*" de conformidad con el Artículo 1 b) del APPRI.¹
- [6] Los Inversores han realizado y continúan realizando inversiones protegidas por el APPRI en el territorio de Uruguay.

Las Inversiones

- [7] Katoen Natie es propietaria del 99.99% de las acciones que forman el capital social de Seaport NV.
- [8] Seaport NV, a su vez, es titular del 100% de las acciones de Seaport Terminals Montevideo S.A. ("**Seaport SA**"), una sociedad anónima uruguaya.
- [9] Seaport SA es titular del 100% de las acciones en Nelsury S.A. ("**Nelsury**"), otra sociedad anónima uruguaya.
- [10] Nelsury, a su vez, es propietaria del 80% de las acciones de Terminal Cuenca del Plata S.A. ("**TCP**"), una sociedad anónima debidamente constituida bajo una ley y un Decreto específicos, según se detalla más adelante.²
- [11] La Administración Nacional de Puertos ("**ANP**") posee el 20% restante de las acciones de TCP. La ANP es una entidad pública del Uruguay.
- [12] Habilitadas por el Decreto, ANP y TCP firmaron, el 12 de junio de 2001, un Contrato de Gestión por un plazo de treinta años (el "**Contrato de Gestión**") para la administración, construcción, conservación y explotación de una Terminal de Contenedores con grúas pórtico montadas sobre rieles (la "**Terminal Especializada de Contenedores**"), ubicada en el Puerto de Montevideo (el "**Puerto**").
- [13] Seaport NV, por su parte, es el "**Operador Especializado**" que opera y gerencia en el Puerto de acuerdo con un Contrato de Arrendamiento de Servicios firmado el 4 de diciembre de 2001 entre TCP, Seaport SA y Seaport NV (el "**Contrato de**

¹ En el proceso iniciado bajo el APPRI por las mismas Compañías KNG –cuya situación se mantiene– en el 2009, el Estado uruguayo consideró que dichas compañías y su inversión podían ser calificadas, respectivamente, de "*Inversores*" y de "*Inversión*" de acuerdo con las disposiciones de ese tratado. Dicho proceso de 2009 se detallará, también, más adelante.

² Ley 17.243, Artículo 20, y Decreto 137/001, de 25 de abril de 2001.

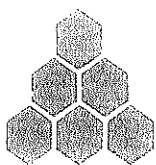
KATOEN NATIE

Arrendamiento de Servicios"). De acuerdo con el Contrato de Arrendamiento de Servicios, Seaport NV opera y gerencia la Terminal Especializada de Contenedores. Ese contrato tiene un plazo de diez años y, además, comprende una cláusula de renovación automática mientras ninguna de las Partes no envíe una comunicación en sentido contrario.

- [14] El Contrato de Gestión y el Contrato de Arrendamiento de Servicios constituyen, en su conjunto, la Concesión de la Terminal Especializada de Contenedores (la "Concesión").
- [15] Sobre la base de los documentos contractuales descritos más arriba, los Inversores han realizado continuas y significativas inversiones financieras en la Terminal Especializada de Contenedores y, naturalmente, la han operado desde que la Concesión les fuera adjudicada.
- [16] Katoen Natie y Seaport NV tienen, por lo tanto, inversiones en el territorio del Uruguay en el sentido de lo previsto por el Artículo 1(2) del APPRI (las "Inversiones"). Como ya lo reconociera el Estado en el 2009, dichas Inversiones se hallan protegidas por el Tratado.

2. Antecedentes

- [17] Esta, lamentablemente, no es la primera vez que las Compañías KNG se ven en la necesidad de recurrir a y ejercer sus derechos bajo el Tratado. El 27 de agosto de 2009, y de conformidad con el Artículo 11(1) del APPRI, los Inversores enviaron una notificación formal de existencia de una disputa, entre las Compañías KNG, en calidad de Inversores protegidos por el APPRI, y Uruguay, en tanto Estado receptor de inversiones, respecto de las Inversiones de dichas Compañías (la "Notificación Formal de 2009").
- [18] La Notificación Formal de 2009 hizo las veces del Memorándum detallado previsto en el Artículo 11(1) del APPRI para el propósito de iniciar las consultas amistosas de rigor. Asimismo, las Compañías KNG, a través de dicha Notificación, aceptaron la oferta de arbitraje del Uruguay expresada en el Artículo 11(3) del APPRI.
- [19] La Notificación Formal de 2009 fue presentada como una reacción legítima y necesaria ante la intención expresada por Uruguay de organizar una subasta internacional con el objeto de concesionar una segunda terminal de contenedores en el Puerto, lo cual era contrario a la concesión exclusiva adjudicada a los Inversores para desarrollar la Terminal Especializada de Contenedores.
- [20] A pesar de las objeciones presentadas en su momento por los Inversores, el Estado organizó dicha subasta internacional. Sin embargo, ninguna empresa o consorcio participó en ésta y, por ende, no prosperó la construcción de una segunda terminal.
- [21] Los problemas que han tenido que enfrentar las Compañías KNG en el Uruguay, sin embargo, no terminaron con el fracaso de la licitación internacional descrito en el párrafo precedente. El Estado, en efecto, continúa violando sus compromisos para con los Inversores y sus Inversiones. A través de sus acciones omisiones, Uruguay le ha causado un daño a TCP y los Inversores al favorecer, fomentar y tolerar la existencia



OUR PEOPLE MAKE THE DIFFERENCE

KATOEN NATIE

de una terminal por fuera del régimen legal aplicable— gestionada por otro operador en los muelles públicos del Puerto, esto es, Montecon S.A. (“Montecon”).

- [22] Es menester subrayar que las Compañías KNG se han dirigido una y otra vez a las más altas autoridades del Estado y solicitado la aplicación de medidas correctivas para evitar la disputa. Ninguna solución, sin embargo, ha sido alcanzada; muy por el contrario, la conducta del Uruguay continúa agravando la disputa y multiplicando los daños causados a las Compañías KNG.

(a) *Notificación de una Disputa bajo el Artículo 11 del APPRI*

- [23] En virtud del Artículo 11(1) del APPRI, KNG, Katoen Natie y Seaport NV notifican formalmente por este medio al Estado que existe una disputa entre las Compañías KNG, como Inversores amparados por el Tratado, y Uruguay, como Estado receptor de la Inversión, respecto de las Inversiones protegidas por el mismo.
- [24] Esta Notificación también hace las veces del Memorándum detallado mencionado en el Artículo 11(1) del APPRI a efectos de las “consultas amistosas”.
- [25] En el Artículo 11(3) del APPRI, Uruguay ofrece su consentimiento anticipado e irrevocable para resolver, por medio de arbitraje, las disputas relacionadas con inversiones amparadas bajo el Tratado entre el Estado receptor de inversiones y cualquier inversor amparado. Las Compañías KNG comunican por esta vía su aceptación de la oferta del Uruguay para arbitrar la disputa.

(b) *La Necesidad de una Resolución de la Disputa*

- [26] La disputa entre KNG y Uruguay es, lamentablemente, de larga data, y aún anterior al episodio de 2009 antes mencionado.
- [27] Las Compañías KNG han intentado resolver la disputa mediante discusiones directas con Uruguay. A pesar de estos intentos, sin embargo, no se ha llegado a una resolución por cuanto el Estado no ha considerado seriamente las demandas de los Inversores.
- [28] La existencia de la disputa ha tenido y continúa teniendo un impacto negativo en el valor de las Inversiones y en la capacidad del Inversor de administrarlas. Por lo tanto, de manera urgente, KNG invita al Uruguay a realizar consultas directas, de buena fe, con miras a que se adopten las medidas necesarias para reparar los daños causados y prevenir mayores daños a las Inversiones de las Compañías KNG y evitar un litigio.
- [29] El Artículo 11 del APPRI establece un proceso de resolución de disputas en dos etapas. *La primera*, brinda la oportunidad de consultas amigables con la esperanza de resolver la disputa, en forma definitiva, sin tener que recurrir a un proceso contencioso formal y oneroso. *La segunda*, prevé el inicio de un arbitraje internacional sobre la base de la oferta, ya aceptada, otorgada a los Inversores protegidos bajo el Tratado por el Uruguay.
- [30] Las Compañías KNG respetuosamente solicitan que Uruguay acepte participar en consultas amistosas, según lo requiere el Artículo 11 del APPRI. Por consiguiente, KNG

KATOEN NATIE

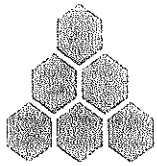
y las Compañías KNG notifican al Uruguay de la existencia de una disputa y del inicio de un período de seis (6) meses, a partir de la fecha de esta Notificación, para la búsqueda de un acuerdo que ponga fin a la disputa. KNG y las Compañías KNG se reservan el derecho de iniciar un arbitraje internacional en contra del Estado si, en esta etapa de consultas amistosas, las partes no logran alcanzar un acuerdo que ponga fin a la Disputa.

3. Resumen de la Disputa

- [31] De acuerdo con el texto de la Concesión, los Inversores gerencian, operan y desarrollan la Terminal Especializada de Contenedores en el Puerto. La Terminal es la única área del Puerto que utiliza grúas pórtico montadas sobre rieles. En el momento de realizar sus Inversiones, los Inversores recibieron información y, por ende, creyeron legítimamente que ellos estaban obteniendo el derecho a operar la única terminal de contenedores de este tipo dentro del Puerto por un período de treinta años y que la legislación portuaria aplicable se cumpliría cabalmente a lo largo de la concesión.
- [32] Con anterioridad a la Notificación Formal de 2009, Uruguay había aprobado una ley que específicamente le permitía adjudicar una concesión para una segunda terminal especializada de contenedores en el Puerto a través de una subasta internacional. A pesar de que el Estado finalmente organizó dicha subasta, no se recibió, en ese entonces, ninguna propuesta³.
- [33] Desde entonces, la situación ha evolucionado gradualmente de tal manera que los intereses de KNG se encuentran, una vez más, gravemente amenazados. De hecho, por muchos años, Uruguay ha concedido espacios públicos a Montecon, permitiéndole, de esa manera, ocupar y explotar activos públicos de forma permanente (con la consecuente exclusión de otros operadores), y construir edificios e infraestructura sin ningún tipo de contrato o proceso competitivo previo. Estas acciones y omisiones del Estado han creado *de facto* una segunda terminal de contenedores⁴.
- [34] Fracasado el proceso de subasta internacional del 2009, el Estado, incumpliendo sus obligaciones frente a KNG, simplemente permitió a Montecon mantenerse y consolidarse de una manera que, de hecho, le permite consolidarse como la segunda Terminal de Contenedores que originalmente había fracasado, pero esta vez prospera sin obligaciones y sin proceso competitivo.

³ Ningún operador en los muelles públicos del Puerto, ni ninguna otra empresa, se presentaron a ofertar en la subasta.

⁴ El propio Estado, a través del Sr. Ministro de Transporte y Obras Públicas, ha reconocido esta situación y tolerado, además, que frente al mundo ese operador se presente como titular de una Terminal de Contenedores en el Puerto cuando no tiene ningún título legal en tal sentido. El hecho es de conocimiento público y notorio y fue denunciado a la ANP sin que ésta tomara medida alguna.



OUR PEOPLE MAKE THE DIFFERENCE

KATOEN NATIE

3.1 Hechos Relevantes

a) La Ley de Terminal de Contenedores del año 2000

- [35] La Concesión opera bajo el Artículo 20 de la Ley uruguaya N° 17.243 aprobada en el año 2000. El Artículo 20 fue aprobado para conferir explícitamente al Gobierno la autoridad de adjudicar la Concesión de la Terminal Especializada de Contenedores en el Puerto. En adelante, el Artículo 20 de la “Ley de la Terminal de Contenedores del año 2000” o “Ley 17.243”, dado que constituye un cambio importante en la legislación portuaria uruguaya.
- [36] La Ley de la Terminal de Contenedores del año 2000 contempla la adjudicación de una sola concesión para la operación de una terminal de contenedores en el Puerto por un período de treinta años. El Artículo 20 de la Ley 17.243 específicamente determina que el Puerto recibirá servicios solamente de “un” operador de la terminal de contenedores. En otras palabras, dicha Ley permite al Estado adjudicar una concesión para la operación de la Terminal Especializada de Contenedores, y excluye cualquier otra concesión para la operación de una terminal especializada de contenedores durante el período de la Concesión que se establece en la Ley 17.243.
- [37] La Ley de la Terminal de Contenedores del año 2000 contempla la participación del Gobierno en la Concesión a través de una sociedad anónima a ser creada y de propiedad conjunta de la ANP con inversores privados. Más particularmente, bajo el Artículo 20, la ANP se encuentra autorizada para participar, en asociación con capitales privados, en la administración, construcción, preservación y explotación de “una” terminal de contenedores en el Puerto. Esta participación se logró por medio de una sociedad anónima constituida conjuntamente por la Corporación Nacional para el Desarrollo y la ANP: TCP.
- [38] Asimismo, la Ley de Terminal de Contenedores del año 2000 establece que el “Poder Ejecutivo establecerá los términos y condiciones en que se instrumentará el acuerdo entre la referida sociedad y la ANP, la participación inicial que ésta tendrá en su capital integrado y las bases de sus estatutos sociales”. El “acuerdo entre la referida sociedad y la ANP” es el Contrato de Gestión. Las previsiones del Artículo 20 también establecen requerimientos mínimos que deben ser incluidos en el acuerdo con la ANP, incluidos: el plazo de uso de las instalaciones que será de treinta años [ítem (A)]; una tarifa máxima a usuarios, así como un canon a pagar a la ANP, en ambos casos por contenedor [ítem (C)]; y que se debe captar un mínimo de actividad, a determinar, durante el plazo de la concesión, con la condición de que si ese nivel mínimo no se logra, la concesión podría ser cancelada [ítem (E)].
- [39] El Artículo 20 también prevé que “F) Se obligará al concesionario 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 trasbordo regional.”

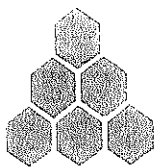
KATOEN NATIE

- [40] El Artículo 20 de la Ley 17.243 establece, en otras palabras, que su propósito es el desarrollo de la Terminal por el concesionario para posicionar el Puerto como puerto de trasbordo, sin perjuicio de la competencia, prevista en dicha normativa, con los muelles públicos.
- [41] Finalmente, el Artículo 20 establece que *"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 subasta u oferta pública en el mercado de valores (...)"* y que el Estado tendrá dos representantes en el Directorio, los que serán designados por la ANP.
- [42] La legislación uruguaya establece la estructura de la inversión propuesta: una sociedad anónima local creada por el mismo Estado, la mayoría de cuyas acciones serían ofrecidas al sector privado, ya sea en subasta o a través del mercado de valores, y en la cual el Estado mantendrá representación en el Directorio. Más aún, el acuerdo a ser firmado entre la sociedad anónima y la ANP está sujeto a un marco regulatorio que establece que sus componentes esenciales estén designados para atender necesidades de políticas públicas, asegurando la prestación de servicios de buena calidad durante un período extenso de tiempo, a tarifas reguladas y bajo condiciones de un mínimo de movimientos de tráfico de contenedores. El objetivo mayor establecido en la Ley es que el concesionario debe posicionar el Puerto como puerto para "trasbordo" de contenedores en la región efectuando las inversiones necesarias a tal fin. Esto es posible si la "competencia" con los muelles públicos se realiza en el marco de las normas existentes (cumplidas estrictamente) y sin una segunda terminal. Menos una terminal *de facto*, subsidiada, y con costos muy inferiores a los de TCP.

b) El Decreto de 2001

- [43] Para poder cumplir con los términos establecidos en el Artículo 20, el Gobierno promulgó un Decreto reglamentario, el Decreto No. 137/001 (el "Decreto 137/001").
- [44] El Decreto 137/001 establece el marco regulatorio básico, acompañado por el adjunto "Documento Complementario" que establece el "Régimen de Gestión" para la Terminal de Contenedores del Puerto. El "Régimen de Gestión" es parte integral del Decreto 137/001.
- [45] El Decreto 137/001 reproduce los objetivos del Artículo 20 de la Ley de Terminal de Contenedores del año 2000 de la siguiente manera: *"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"*⁵.
- [46] El Decreto 137/001 establece los mecanismos para la inversión privada y los contratos necesarios para la Concesión de la Terminal Especializada de Contenedores. El

⁵ Decreto 137/001. Considerando II).



OUR PEOPLE MAKE THE DIFFERENCE

KATOEN NATIE

Decreto 137/001 requiere a este respecto que los potenciales inversores estén debidamente informados sobre la naturaleza de la inversión a realizarse en la Terminal para que dichos inversores tengan la posibilidad de evaluar la inversión.

- [47] Con esto, el Decreto 137/001 referencia e incorpora los requisitos establecidos en el Decreto 344/96 que fue promulgado bajo la autoridad de la Ley 16.749 (el “Decreto de Divulgación Veraz de Información Esencial”). El Artículo 4.1 del Decreto 137/001 establece los siguientes requisitos:

“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 la subasta que se efectúe configure oferta pública, la subasta se adecuará a las exigencias del Decreto No. 344/96 del 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”.

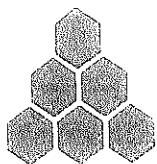
- [48] Las referencias en el Artículo 4.1 del Decreto 137/001 al Decreto de Divulgación Veraz de Información Esencial y el requisito de que “se brindará la información prevista en la normativa aplicable al Mercado de valores” agregan la obligación contenida en la Ley del Mercado de Valores de Uruguay de revelar completamente toda la información esencial relacionada con la oferta.
- [49] El Artículo 5 del Decreto de Divulgación Veraz de Información Esencial establece que los emisores de objetos de valor a través de oferta pública deben divulgar en forma veraz, suficiente, y en tiempo y forma toda la información esencial referente a los valores ofrecidos y a la oferta.
- [50] Finalmente, el Artículo 4.2 del Decreto 137/001 establece que a todas las partes interesadas en adquirir acciones en el nuevo emprendimiento, así como a las compañías interesadas en actuar en calidad de operador especializado⁶, se les ofrecerá, desde la división comercial de ANP, “toda la información disponible sobre 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 ANP (balances); y v) un compendio de la normativa portuaria de mayor relevancia”.
- [51] Estas previsiones del Decreto 137/001 y del Decreto de Divulgación Veraz de Información Esencial dan cuenta de la importancia del Plan Maestro de 1999.

⁶ Según el Decreto, la nueva sociedad anónima constituida debe establecer un “Sistema de gestión integral” y proponer, a este respecto, un “operador especializado” para operar adecuadamente las instalaciones de la terminal de contenedores. Esto fue hecho por medio del Contrato de Arrendamiento de Servicios firmado entre TCP, Seaport SA y Seaport NV.

KATOEN NATIE

c) El Plan Maestro de 1999

- [52] De acuerdo con los requisitos del Decreto 137/001 y del Decreto de Divulgación Veraz de Información Esencial, el "*estudio de planificación y desarrollo*" para el Puerto que fue suministrado a los posibles oferentes fue el Plan Maestro de Mayo de 1989, que fuera preparado por la firma consultora Intecsa, y la revisión de dicho plan, que se convirtió en el Plan Maestro de 1999. El Gobierno encomendó la revisión del Plan Maestro de 1989 a y ese trabajo fue realizado por el Port Autonome de Marseille / SOGREAH ("*Société Grenobloise d'Études et d'Applications Hydrauliques*") y por HIDROSUD, una reconocida consultora uruguaya. El informe final se denominó Plan Maestro Revisado de 1999 (en adelante el "*Plan Maestro de 1999*").
- [53] El Plan Maestro de 1999 fue encomendado por el Estado luego de tres procesos fallidos de subasta durante el curso de la década del 90, cuyo objeto era la privatización de las instalaciones de la terminal especializada de contenedores del Puerto de Montevideo.
- [54] Las Compañías KNG legítimamente se basaron en el Plan Maestro de 1999 como el marco de planificación dentro del cual el operador de la terminal eventualmente operaría según los términos de la Concesión de la Terminal del Puerto.
- [55] El Plan Maestro de 1999 fue el documento *esencial* de proyección suministrado por el Gobierno a los posibles inversores. Ha sido mencionado por la propia ANP como el plan operativo, y estaba disponible públicamente en la página web de ANP (<http://www.anp.com.uy>).
- [56] Igual que la Ley de Terminal de Contenedores del año 2000 y el Decreto 137/001, el Plan Maestro de 1999 contempla la operación de una única terminal de contenedores con grúas pórtico montadas sobre rieles en todo el Puerto.
- [57] Más particularmente a este respecto, el Plan Maestro de 1999 establece un análisis de las estructuras de los muelles, identifica los principales problemas en la operación de las actividades portuarias, y propone medidas correctivas de acuerdo a un conjunto de prioridades. Una de las medidas identificadas es "*desarrollar el tráfico de contenedores con Montevideo como Puerto regional de ingreso y salida del Mercosur*" y que la concesión de la terminal de contenedores estaría en línea con esta prioridad. Como se indica en el Plan Maestro de 1999, el mejoramiento de la productividad portuaria se lograría necesariamente "*por medio de una especialización de los espacios de las instalaciones portuarias en las siguientes áreas, es decir: el sector de la terminal de contenedores [en el Muelle de Escala]; (...).*"
- [58] De acuerdo con el Plan Maestro de 1999, el Puerto se dividiría en áreas especializadas, con una terminal especializada de contenedores que estaría dedicada a operar la mayor parte de los contenedores que pasaran por el Puerto.
- [59] Más aún, el Plan Maestro de 1999 establece que, durante los primeros cinco (5) años del plan de desarrollo (hasta el año 2005), el área del muelle de la terminal especializada de contenedores necesitaría expandirse, y establece las modificaciones y obras que serían necesarias y que debería llevar a cabo el adjudicatario de la



OUR PEOPLE MAKE THE DIFFERENCE

KATOEN NATIE

Concesión de la Terminal de Contenedores. Además, dicho Plan comprende programas de expansión adicionales para las fases de desarrollo de 2010 y 2015. Entre las características dignas de mencionar de las recomendaciones que hace el Plan Maestro de 1999, está la privatización de la gestión de la terminal de contenedores, con una extensión de sus capacidades, así como la construcción a corto plazo de una nueva terminal “multipropósito”, en conjunto con el desarrollo de la terminal de contenedores. No existe ninguna indicación en ese documento de que se podría contemplar la existencia de una segunda terminal especializada dedicada a contenedores.

- [60] En el 2012, la ANP creó un grupo de trabajo integrado por gerentes de los distintos departamentos con el objetivo de redactar un nuevo plan maestro. Luego de tres años, este grupo abandonó su trabajo, y comunicó al Directorio de ANP que ellos no podían completar el plan maestro debido a dificultades internas. En octubre de 2016, la ANP hizo un llamado internacional para contratar una firma externa como consultora para realizar un “Estudio para la elaboración de un plan director del Sistema Nacional de Puertos”, estudio que fue financiado por la Corporación Andina de Fomento (CAF) y culminó con un documento que la ANP presenta hoy como su Plan Maestro 2018-2035.

d) El Modelo de Contrato

- [61] Además del Régimen de Gestión que se incorpora en el Decreto 137/001, dicho Decreto también establece en su Anexo D los términos del modelo de contrato (“**Modelo de Contrato**”) a ser firmado por ANP y lo que eventualmente se constituiría como TCP. Este Modelo de Contrato se convirtió en el Contrato de Gestión firmado por TCP y ANP el 12 de junio de 2001, poco más de un mes después de la subasta final del 80% del paquete accionario de TCP.
- [62] El Artículo 2 del Modelo de Contrato impuesto por el Decreto 137/001 no deja duda alguna de que existirá una sola concesión de terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo y, además, de que los requerimientos del Decreto 137/001 sobre el particular forman parte del Contrato de Gestión:

“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”.

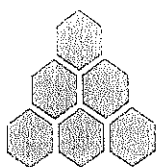
e) La Subasta Final de Julio 2001 y los Compromisos Iniciales de Inversión

- [63] Habiendo encomendado el Plan Maestro de 1999 y aprobado la Ley de Terminal de Contenedores del año 2000 y el Decreto 137/001, el Gobierno procedió a adjudicar la concesión de la Terminal Especializada de Contenedores por subasta pública del 80% del paquete accionario de TCP.
- [64] Cuando se puso en subasta la Concesión, como se refleja en el Plan Maestro de 1999, el Artículo 20 de la Ley de Terminal de Contenedores del año 2000 y el Decreto de

KATOEN NATIE

2001, la intención era que compitiera con operadores domésticos trabajando en los “muelles públicos” del Puerto (que estaban operados entonces, como hoy, por el monopolio *de facto* de la sociedad Montecon, que usa grúas móviles sobre neumáticos para manipular contenedores en el área general del Puerto – “muelles públicos”), así como también con puertos ubicados en los países limítrofes (Argentina y Brasil). Pero obviamente todo ello bajo el nuevo marco legal creado y la legislación portuaria vigente (Ley 16.246, Decreto 412/992, decreto 57/994, Decreto 183/994 especialmente y que no fueron afectadas por la Ley de la Terminal de Contenedores del año 2000 y ni por el Decreto 137/001).

- [65] Cuando se observan los requisitos mínimos, establecidos en el Decreto 137/001, se evidencia que el Estado esperaba que el operador cumpliera el rol de liderazgo para cumplir los objetivos trazados de convertirse en un centro de trasbordo regional para todo el puerto de Montevideo. Tanto es así que, en el Decreto 137/001, el Estado impone al operador de la Concesión la obligación estricta de obtener la mayor parte de los movimientos de contenedores que pasaban por el Puerto, bajo pena de perder la Concesión si los mínimos no se cumplen, obligación con mínimos que se le exige durante todo el período de treinta años de la Concesión.
- [66] El 21 de julio de 2001, el proceso de ofertar el 80% del paquete accionario de TCP comenzó con un precio base de USD 2,000,000. Las Compañías KNG (por medio de Nelsury) ganaron la subasta con una oferta de USD 17,100,000.
- [67] KNG pagó este importe en su totalidad, y cumplió con otras obligaciones incluidas en el Decreto 137/001, luego de la subasta pública.
- [68] Bajo el Artículo 4.6 del Decreto 137/001, y adicionalmente al precio pagado como resultado de la subasta, el inversor también debía suministrar una garantía de USD 12,000,000 (en efectivo, bonos del Tesoro, aval bancario, o aval de cumplimiento) para garantizar el contrato con el Operador Especializado, así como el cumplimiento de otras obligaciones. Esta garantía, así como el saldo del 80% del precio ofertado por la compra de las acciones el día de la subasta, debían ser abonados dentro de los diez (10) días desde la fecha de la subasta. Más aún, el Artículo 5(b) del Decreto 137/001 establece que el inversor debía proporcionar una Garantía adicional de Cumplimiento de Contrato de USD 5,000,000 a favor de ANP, a ajustarse anualmente.
- [69] Además de estas inversiones iniciales, el ganador de la subasta también debía asumir y cumplir compromisos adicionales. En particular, el Artículo 4.7 del Régimen de Gestión dispone que el Contratista debía proveer una grúa pórtico nueva (o una en excelentes condiciones certificadas) dentro de los dieciocho meses del comienzo de la Concesión. De hecho, las Compañías KNG cumplieron con este requisito el 13 de diciembre de 2001, esto es, el día después de que la ANP hizo entrega de la posesión y control de la Terminal de Contenedores a TCP (el 12 de diciembre de 2001). En ese momento, las Compañías KNG también trajeron a la terminal nueve *straddle carriers* (máquinas utilizadas para movilizar contenedores dentro del área de la terminal), una grúa móvil de 100 toneladas sobre neumáticos, y equipos adicionales para la Concesión de la Terminal.



OUR PEOPLE MAKE THE DIFFERENCE

KATOEN NATIE

- [70] El Artículo 4.8.2 del Régimen de Gestión establece inversiones obligatorias adicionales que debían ser realizadas dentro de los seis años de la toma de posesión de la terminal, incluida la extensión del muelle de la Terminal por un mínimo de 220 metros (para poder suministrar dos frentes de atraque), así como ganarle al mar 25.000 metros cuadrados, y la incorporación de una grúa pórtico nueva adicional, montada sobre rieles, para llegar a un total de tres grúas.
- [71] Las Compañías KNG han cumplido con creces todos estos requisitos exigidos bajo la Concesión. Las Compañías KNG han firmado un contrato con las autoridades uruguayas para extender el muelle 350 metros adicionales, con un calado de 14 metros, obra que lleva el muelle a un largo total de 638 metros, con lo cual se ofrecen tres frentes de atraque, y han ganado a la bahía, hasta esta fecha, aproximadamente 231.600 metros cuadrados de superficie terrestre. Adicionalmente, se han agregado más de 3.000 tomas eléctricas para contenedores refrigerados (*reefers*) a las iniciales 126 que se recibieron de la ANP al comienzo de las operaciones, lo cual ha requerido un importante desarrollo de la infraestructura eléctrica.
- [72] Con referencia al equipo operativo, las Compañías KNG, en lugar de las dos grúas pórtico post-Panamax adicionales, montadas sobre rieles, requeridas por el contrato, han agregado siete grúas pórtico montadas sobre rieles, incluidos cuatro Super Post-Panamax con un alcance de 60 metros, 34 straddle carriers, además de numerosos *reach stackers* y *empty stackers* para la operativa de playa.

f) Compromisos Adicionales del Inversor requeridos por el Decreto

- [73] El oferente exitoso también debía asumir un número de compromisos adicionales y llegar a determinados hitos para cumplir con el objetivo requerido de posicionar el Puerto de Montevideo como Puerto de “trasbordo” según el Artículo 20 de la Ley de Terminal de Contenedores del año 2000 y el Decreto 137/001.
- [74] El Artículo 1 del Régimen de Gestión establece, más particularmente, que los principales propósitos de las previsiones contenidas en el sistema son:
- “(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”.*
- [75] El Artículo 3.2 del Régimen de Gestión establece también que:
- “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*

KATOEN NATIE

otros países, así como complementarse con los puertos fluviales, para la captación de cargas de tránsito o trasbordo con origen o destino regional".

- [76] No hay nada en esta disposición que sugiera que la Terminal deberá competir con otras terminales especializadas de contenedores en el Puerto. Muy por el contrario, la Terminal Especializada de Contenedores debe competir con terminales de contenedores en otros países, así como complementar otros puertos fluviales para atraer trasbordos. Esto es clave para la Concesión de la Terminal Especializada de Contenedores, según lo establece el Artículo 3.2 del Régimen de Gestión:

"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 el contrato de gestión."

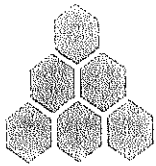
- [77] Estas disposiciones, entre otras, articulan el objetivo superior establecido en el Artículo 20 de la Ley de Terminal de Contenedores del año 2000. El objetivo de posicionar la Terminal Especializada de Contenedores de manera tal que el Puerto de Montevideo pueda convertirse en un Puerto de "trasbordo" para movimientos de contenedores es *"la guía rectora para la actuación del Contratista [o sea TCP] y el Estado...."*

- [78] Introducir una segunda terminal de contenedores en el Puerto va contra el propio objetivo de posicionar al Puerto como puerto de "trasbordos" para la región. Esto anula el requisito de concentrar movimientos de contenedores en una sola terminal para crear las economías de escala necesarias con el fin de llegar a la exitosa operación del Puerto como puerto de trasbordo, lo que justifica la muy sustancial inversión, hecha por adelantado, por los Inversores.

- [79] Más aún, bajo el Artículo 4.16 y el Anexo G del Sistema de Gestión, las tarifas que pueden ser cobradas por TCP como contratista (el "Contratista") por los principales servicios a prestar están limitadas por los importes máximos establecidos en estos documentos y que no pueden superarse.

- [80] También, bajo el Artículo 4.6.1 del Sistema de Gestión, el Contratista debe atraer y servir una demanda mínima, representada por una cantidad mínima de contenedores establecida en la tabla prevista en el Decreto 137/001. Los mínimos establecidos en dicha tabla constituyen una base sobre la cual se calcula el importe de las tarifas a ser pagadas por el Contratista a la ANP (Artículo 4.10 del Decreto 137/001). Si el Contratista no puede llegar a la demanda mínima, está igualmente obligado a continuar pagando el importe mínimo requerido por la ANP por este concepto, tal y como se establece en el Decreto. Así las cosas, el Contratista está sujeto a importantes consecuencias financieras, aun cuando no logre alcanzar el nivel mínimo de demanda establecido en el Decreto.

- [81] Finalmente, bajo el Artículo 5.2.1 del Sistema de Gestión, el no cumplimiento por acción u omisión atribuibles al Contratista durante tres (3) años consecutivos de su obligación de captar y servir la demanda mínima será causal de extinción del Contrato de Gestión, no teniendo el Contratista ningún derecho a compensación. La disposición



OUR PEOPLE MAKE THE DIFFERENCE

KATOEN NATIE

establece un nivel mínimo de actividad por la totalidad del plazo de treinta años, que está basado en una cifra inicial, con un determinado incremento lineal, seguido de un mecanismo de ajuste a partir del sexto año de operación de la Concesión; este mecanismo de ajuste está basado en la tasa de crecimiento del PBI de Uruguay, Argentina y Brasil, fácilmente verificable⁷.

- [82] Estos requisitos mínimos no pueden cumplirse si el tráfico existente es dividido entre una segunda terminal concesionada (u operando *de facto*) y la Concesión existente.
- [83] La planificación definida por el Plan Maestro de operar con una única terminal especializada de contenedores y el cumplimiento de la normativa portuaria son la única base sobre la cual un inversor puede justificar las importantes inversiones y compromisos requeridos en el Puerto y los pagos vinculados a ello. Además, los requisitos mínimos de tráfico, conjuntamente con los topes de las tarifas, aseguran que el operador de la Concesión está incentivado a incrementar los movimientos de contenedores en la Terminal Especializada de Contenedores, cumpliendo de esa manera con el objetivo del Gobierno de posicionar al Puerto como puerto de trasbordos en la región.
- [84] El Gobierno no puede adjudicar o permitir una concesión para una segunda terminal de contenedores sin violar los derechos de las Compañías KNG protegidos por el APPRI y el Derecho Internacional.

g) El Intento Fallido del Estado de Crear una Segunda Terminal Especializada de Contenedores por medio de un Llamado a Subasta

i. El Proceso no fue transparente

- [85] Antes de la aprobación de una nueva ley el 31 de julio de 2009, según se discute abajo, el Estado había manifestado su intención de adjudicar una segunda concesión de terminal especializada de contenedores e informado que tenía datos que justificaban dicha acción. Las compañías KNG solicitaron acceso a estos datos a todos los niveles del Gobierno.
- [86] En agosto de 2008, luego de varias discusiones informales con representantes del Estado, KNG presentó, a través de Seaport SA y Nelsury, una solicitud formal por escrito pidiendo acceso a los estudios técnicos sobre el Puerto mencionados por el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, *inter alia*, en su entrevista en *Últimas Noticias* en Abril de 2008 ("**Solicitud de Acceso**").
- [87] En su Solicitud de Acceso, las Compañías KNG expresaron su opinión de que los recientes y reiterados anuncios hechos por autoridades uruguayas (en referencia a las intenciones del Estado de abrir un nuevo llamado a subasta para la creación de una segunda terminal especializada en contenedores) se desviaban materialmente del Plan Maestro de 1999; que tales anuncios no eran transparentes con relación al marco

⁷ La competencia que está sufriendo la TCP basada en las irregularidades que se detallarán –y que en parte ya se han mencionado– está impidiendo a la TCP alcanzar esos mínimos exigidos y que se basan en un escenario completamente distinto al actual en el Puerto.