

KATOEN NATIE

regulatorio establecido por el Estado en la Ley de Terminal de Contenedores del año 2000 y el Decreto 137/001; que estos anuncios frustraban las "expectativas legítimas" de KNG con relación a sus Inversiones; que éstos eran completamente opuestos a los compromisos asumidos por el Estado con KNG y perjudiciales para las Inversiones de KNG en el Puerto.

[88] La Solicitud de Acceso fue denegada.

ii. Decreto 482/08

[89] El 13 de octubre de 2008, en conjunción con un llamado público de ANP para la presentación de ofertas para la explotación de áreas para almacenaje de contenedores en el Puerto (Licitación Pública VII/08), se aprobó el Decreto 482/08. Al igual que los Decretos 533/993, 534/993 y 40/007, el Decreto 482/08 crea tarifas para puertos en Uruguay, adicionales a aquellas contenidas en el cuerpo tarifario general, incluida la 2.5.8 para áreas adyacentes a muelles y la 2.2.2 por costos de almacenaje para carga en las playas aplicable a "grandes volúmenes de carga, equipos y/o grúas de operadores, vehículos o maquinaria auto-propulsante." La definición de esta tarifa expresamente excluye contenedores.

[90] Como se verá más adelante, luego de la frustración de la subasta para la segunda terminal de contenedores, la ANP ha usado el Decreto 482/08 como medio para favorecer inadecuadamente al antes mencionado operador en las áreas públicas del Puerto.

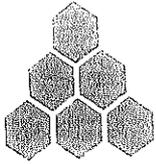
iii. La Legislación de la Segunda Terminal

[91] El 31 de julio de 2009, se aprobó la Ley No. 18.530 (la "Ley 18.530"), que fue publicada el 11 de agosto de 2009.

[92] Expresamente, dicha Ley establece que la ANP está autorizada a constituir una sociedad anónima cuyo propósito sea construir, administrar, mantener y explotar una nueva terminal de contenedores en el Puerto por un período de treinta años (Artículo 3). La nueva sociedad debería firmar un contrato con la ANP a este respecto (Artículo 4), y la ANP estaría autorizada a subastar el 100% de las acciones de la sociedad anónima entre el 1º de marzo y el 1º de junio de 2010. Ningún accionista de la sociedad que sea subastada podía ser accionista de otra terminal especializada de contenedores en el Puerto, ni ser operador de contenedores en una terminal especializada de contenedores en el Puerto (Artículo 5). Por lo tanto, la medida, de carácter discriminatoria, fue específicamente dirigida a impedir la participación de las Compañías KNG en la nueva terminal especializada de contenedores propuesta.

h) La Segunda Terminal de Contenedores de facto

[93] Desde el fallido llamado a subasta del Gobierno para la concesión de una segunda terminal, el Estado, por medio de sus acciones y omisiones, ha favorecido a Montecon en perjuicio de KNG y los Inversores, contrariamente a la normativa uruguaya aplicable, al Derecho internacional y, en particular, en violación del APPRI y la Concesión.



OUR PEOPLE MAKE THE DIFFERENCE

KATOEN NATIE

- [94] Desde 2009, Uruguay le ha concedido espacios a Montecon por medio de la aplicación indebida del Decreto 482/08 (bajo un régimen que fue originalmente diseñado para una ocupación temporal, por períodos cortos), otorgando continuas renovaciones, en violación de la normativa aplicable. Inicialmente, las áreas públicas usadas por Montecon fueron ofrecidas en licitaciones y adjudicadas a Nelsury y a otra sociedad anónima, Talfir S.A., a precios sustancialmente más altos que aquellos pagados bajo el régimen de uso temporal. En diciembre de 2009, la ANP declaró nula la subasta por razones cuestionables y, desde entonces, ha permitido a Montecon usar dichas áreas de forma “temporal” a un precio mucho menor, excluyendo a todos los demás usuarios públicos del Puerto y creando una competencia desleal en detrimento de TCP.
- [95] Esto ha permitido a Montecon ocupar y explotar permanentemente áreas “comunes” del Puerto, construyendo edificios, instalaciones eléctricas y otra infraestructura, y realizando obras sin ningún tipo de contrato, proceso licitatorio, ni respeto por los requisitos legales aplicables promocionándose públicamente como una terminal de contenedores con utilización exclusiva de los espacios públicos dentro del Puerto de Montevideo.
- [96] Montecon, por lo tanto, ha incrementado su actividad y presencia en el Puerto, a tal punto que opera una segunda terminal de contenedores *de facto* (la “Segunda Terminal de Contenedores”). De hecho, el Estado uruguayo, a través del Ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, declaró el 3 de junio de 2015 ante el Comité de Transporte del Senado que hay dos terminales de contenedores en el Puerto. Prosiguió sugiriendo al Comité que debería considerarse una tercera terminal. De la misma manera en su página web Montecon promociona los muelles públicos y las áreas públicas del puerto como propias y Nodus SA empresa propietaria de Montecon expresa en forma textual en su sitio web que “*Montecon es una de las dos terminales de contenedores del puerto de Montevideo*”, además de un sinnúmero de videos, comerciales y acciones públicas en el mismo sentido de promocionarse, sin que las autoridades tomen alguna medida al respecto.
- i) Conducta Discriminatoria del Gobierno a Favor de Montecon*
- [97] Además de la autorización para operar una segunda terminal de contenedores *de facto*, Uruguay y ANP han tratado a Montecon preferencialmente en muchas otras oportunidades, en perjuicio de KNG y TCP.
- [98] La utilización de las instalaciones portuarias por parte de las empresas privadas está regulada por la Ley de Puertos 16.246 en los Artículos 11, 12 y 13 que establecen que la ANP solo podrá otorgar a los privados infraestructura portuaria exclusivamente mediante tres títulos de uso: concesión, permiso o autorización, y siempre con la autorización del Poder Ejecutivo. La ANP ha desconocido totalmente La Ley y los decretos 57/994, 412/994, 183/994 que la regulan.

KATOEN NATIE

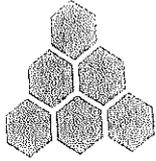
- [99] A la fecha, la ANP se ha arrogado la facultad de otorgar espacio portuario de forma discrecional y sin control de ningún tipo apartándose de las normas arriba mencionadas.
- [100] Este accionar ha sido denunciado por parte de KGN a la ANP, al Sr. Ministro de Transporte y al Sr. Presidente de la República.
- [101] En los distintos expedientes tramitados ante la ANP, ésta comunica que utiliza el Decreto 482/008 (posterior a la Concesión de TCP y que, por lo tanto, no podría atentar contra la misma) para otorgar los espacios en las áreas públicas, Decreto que no está destinado a Contenedores y que, además, no es un título de uso. El Decreto, en suma, solamente establece una tarifa. Pero más preocupante es la imposibilidad de conocer cuál es el procedimiento que aplica la ANP y mediante qué resolución ésta entrega los espacios; a la fecha, resulta imposible conocer cuáles son las reglas, normas y resoluciones sobre las cuales la ANP entrega los espacios y por qué se ha desconocido la autorización del Poder Ejecutivo como lo ordena la Ley de Puertos y los decretos vigentes.
- [102] De la misma manera que la ANP ha desconocido la reglamentación y la Ley de Puertos, también desconoce el Decreto 183/1994 que organiza el puerto, permitiendo operaciones en los muelles públicos que el decreto expresamente prohíbe y que integra el régimen jurídico de la concesión de TCP, en la práctica, ignorándolo completamente. En una reciente resolución de su Directorio, la ANP ha desestimado una petición de la TCP para la aplicación de ese Decreto, en especial, de su artículo 72.
- [103] El mismo Decreto establece, en su Artículo 33, la definición del concepto Terminal y sus especializaciones a los efectos de la interpretación correcta del sistema de organización.

Artículo 33: Terminal

También llamada "Terminal Portuaria" es el conjunto de instalaciones portuarias, equipadas para el atraque y operación de buques y normalmente especializadas en un determinado tipo de carga u operación, que están bajo la administración y operación de una empresa prestadora de servicios portuarios.

Cuando las instalaciones son especializadas en el embarque y desembarque de personas, se les da el nombre de "Estación o Terminal Marítima o De Pasajeros".

Cuando la gestión de la Terminal Portuaria esté bajo la responsabilidad única de la Administración, se denominará "Terminal Pública". La operación y explotación de estas terminales, podrán ser llevadas a cabo, en forma directa, por la Administración o por una empresa privada a la que ésta le otorgue un contrato para la prestación de servicios.



OUR PEOPLE MAKE THE DIFFERENCE

KATOEN NATIE

Asimismo, el Anexo B del Decreto 137/001, que es el glosario para la interpretación del mismo, establece:

Terminal Especializada de Contenedores

Terminal que posee, al menos, un puesto de atraque, una grúa de muelle específica para contenedores y un área de almacenamiento exclusiva para contenedores adjunta al muelle, con equipamiento para la movilización de contenedores, gestionado mediante sistemas de planificación de operaciones.

- [104] El tratamiento especial que la ANP da a Montecon le permite usar infraestructura pública y cosechar sus beneficios (incluyendo aquellos relacionados a la operación, *de facto*, de la Segunda Terminal de Contenedores) sin soportar las cargas legales y económicas correspondientes. Este tratamiento es contrario al Derecho Uruguayo y a las obligaciones internacionales del Estado. La Terminal Especializada de Contenedores ha sido colocada en una posición de inferioridad en relación a la segunda terminal de contenedores *de facto* operada por Montecon, resultando en un daño cuantificable a KNG y a sus Inversiones en las Compañías KNG.
- [105] A pesar de las repetidas quejas y pedidos de KNG para que se corrija esta situación, no se ha tomado ninguna medida correctiva.

j) Violaciones Adicionales por parte del Gobierno

- [106] En los últimos tiempos el Gobierno de Uruguay a través de la ANP ha realizado diversos cambios al Reglamento de Atraque, permitiendo a los Buques portacontenedores que arriben a los muelles públicos y desplazando a los de otras cargas, causando así un enorme perjuicio a la Terminal Especializada de Contenedores. Estas reglas profundizan los cambios que se han estado imponiendo para beneficiar el movimiento de contenedores en los muelles públicos, donde los buques portacontenedores ahora pueden atracar en cuanto llegan, con prioridad sobre y en perjuicio de todos los demás buques. Esto, nuevamente, crea condiciones más favorables en los muelles públicos que aquellas ofrecidas en la Terminal Especializada de Contenedores.

k) Daño a los Inversores

- [107] La diferencia entre hoy y 2009 es que Montecon se presenta ahora al mercado como una segunda terminal de contenedores en el Puerto. El Estado ha elevado a Montecon a ese nivel, en perjuicio de los Inversores y de sus Inversiones. El Estado está permitiendo a Montecon actuar como operador de una segunda terminal cuando el tratamiento que debería recibir del Estado es simplemente el de uno más de los tantos operadores portuarios en las áreas públicas. Sin embargo, Montecon recibe del Estado un tratamiento preferencial en el Puerto, en perjuicio de TCP.
- [108] Montecon se ha beneficiado de las menores tarifas y tratamiento preferencial, lo cual le ha permitido competir deslealmente con la Terminal Especializada de Contenedores, interferir en el desarrollo del Puerto como *hub* de trasbordo, y, como resultado, afectar negativamente las Inversiones poniendo en riesgo el cumplimiento de sus obligaciones.

KATOEN NATIE

3.2 Violación por parte de Uruguay de obligaciones establecidas por el Derecho Internacional y, en particular, por el APPRI

[109] A la luz de todos los hechos descritos en esta Notificación, las acciones de Uruguay violan varios estándares de protección previstos en el APPRI. La conducta del Estado no solamente es arbitraria y discriminatoria; dicha conducta, también, va en contra de los compromisos contractuales y del goce de la seguridad y protección plenas de las Inversiones.

[110] Uruguay ha causado daño a las Inversiones al dificultar la posibilidad de los Inversores de cumplir con sus obligaciones bajo el Contrato de Gestión y al afectar los resultados financieros de la Inversión.

a) Violación del Estándar de Tratamiento Justo y Equitativo

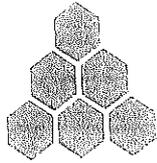
[111] Bajo los Artículos 3(1), 3(2) y 3(3) del APPRI se establece que:

[112] De conformidad con lo previsto en el Artículo 3 del APPRI, Uruguay debe otorgarle a los Inversores y a sus Inversiones un tratamiento justo y equitativo y protección y seguridad constante. Específicamente, Uruguay ha acordado: 1) que todas las inversiones cubiertas bajo el APPRI realizadas por inversores cubiertos deben recibir tratamiento justo y equitativo; 2) que Uruguay no adoptará ninguna medida injustificada que pueda perjudicar la gestión, mantenimiento, uso, (o) goce de dichas inversiones; y 3) que dicho tratamiento deberá ser "por lo menos igual al que gozan los inversores de un tercer Estado" y no deberá en "ningún caso, ser menos favorable que el reconocido por el Derecho Internacional."

[113] Uruguay ha incumplido con varios de los estándares de protección previstos en el APPRI, en particular, al permitir a Montecon operar y promocionar, *de hecho*, una segunda terminal de contenedores en las áreas públicas, incumpliendo su propia normativa y permitiendo que la ANP tome decisiones en forma arbitraria, por fuera de la normativa vigente, y, sobre todo, en forma nada transparente. Esta conducta resulta en un tratamiento preferencial para Montecon y el accionista del 100% de su paquete accionario [Ultramar], una entidad chilena. Las acciones e inacciones del Estado, de manera directa y a través de sus órganos y empresas (entre otras, la ANP), ponen en peligro no solo la rentabilidad, sino la propia existencia de las Inversiones, y violan las obligaciones del Uruguay frente a KNG y los Inversores.

b) Violaciones de los Compromisos para con los Inversores

[114] El Plan Maestro de 1999, la aprobación específica de la Ley de Terminal de Contenedores del año 2000, el Decreto 137/001, el Contrato de Gestión, y el Contrato de Arrendamiento de Servicios, constituyen un marco regulatorio específico diseñado para atraer inversiones para la concesión a largo plazo de una única terminal de contenedores con grúas pórtico montadas sobre rieles en el Puerto de Montevideo y constituye el compromiso firme del Estado asumido para con los Inversores y KNG bajo el Artículo 9(2) del APPRI, que debe ser respetado por el Gobierno.



OUR PEOPLE MAKE THE DIFFERENCE

KATOEN NATIE

- [115] La decisión del Uruguay, al permitir la operación, *de hecho*, de una segunda terminal de contenedores en los muelles públicos es contraria al Artículo 9(2) del APPRI.
- [116] Por último, si esta conducta continúa, se amenazaría la viabilidad futura de la Inversión y podría resultar en la destrucción completa de la Inversión.

4 Conclusión

- [117] Los Inversores desean, si fuera razonablemente posible, solucionar esta disputa en forma amigable y expeditiva.

Si el Estado acepta solucionar la presente disputa, los Inversores solicitan respetuosamente lo siguiente:

- (a) Que el Estado designe un representante o delegación autorizada para discutir todos los temas pertinentes y negociar la total y final solución de la disputa de acuerdo a los términos del APPRI, el Derecho Internacional, y el Derecho uruguayo;
- (b) Que el Estado se comprometa a trabajar con los Inversores de buena fe para encontrar una solución amigable para la disputa, en un plazo no mayor del período de consulta de seis meses, según lo previsto en Artículo 11 del APPRI;
- (c) Que el Estado cese todas las acciones que son contrarias a sus obligaciones bajo el APPRI, el Derecho Internacional, el Derecho uruguayo, y los demás compromisos asumidos por el Estado; y
- (d) Que se dé acceso a los Inversores a todos los estudios portuarios técnicos y otros estudios, datos, información y todo otro documento relevante sobre los cuales se basa el Estado para justificar el otorgamiento de un trato preferencial a Montecon.

KATOEN NATIE

[118] Esta Notificación es sin perjuicio de todos los derechos, remedios, u otras acciones que puedan iniciar KNG y/o los Inversores, ya sea bajo el Derecho uruguayo, el Derecho Internacional o el APPRI. KNG, por lo tanto, realiza la más amplia reserva de derechos. Nada de lo aquí descrito deberá entenderse como una limitación, concesión o renuncia de sus derechos.

Sinceramente,

Dechert LLP



Karl Huts

Katoen Natie Group



Tel: +33 1 57 57 80 14

Tels: +598 2917.2233

E-mail: eduardo.silvaromero@dechert.com E-mail: graciela.gargiulo@katoennatie.com.uy

cc: Su Excelencia Peter Maddens, Embajador del *Reino de Bélgica* en la *República Oriental del Uruguay*;

Sr. Rodolfo Nin Novoa, Ministro de Relaciones Exteriores de la *República Oriental del Uruguay*;

Sr. Danilo Astori, Ministro de Economía y Finanzas de la *República Oriental del Uruguay*;

Sr. Víctor Rossi, Ministro de Transporte y Obras Públicas de la *República Oriental del Uruguay*;

Sr. Karl Huts, Presidente de *Terminal Cuenca del Plata S.A.*

Anexo IX – Proyecto de Nuevo Régimen de Gestión

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

Artículo 1

La administración, ampliación, conservación y explotación de una Terminal de Contenedores en el Puerto de Montevideo, en régimen de Puerto Libre, continuará siendo efectuada por la sociedad Terminal Cuenca del Plata S.A. integrada por la ANP y capitales privados.

Artículo 2

Régimen de la Gestión de la Terminal.

Se aprueba el "Régimen de Gestión" contenido en el Documento Complementario del presente Decreto y sus siete anexos (individualizados con letras A, B, C, D, E, F y G), todo lo cual se considera parte integrante de este Decreto.

Dicho Documento Complementario incluye el marco general en que se desarrollará la gestión integral de la Terminal, condiciones técnicas y económicas, y demás aspectos que regirán la gestión de una Terminal de Contenedores en el Puerto de Montevideo.

El presente "Régimen de Gestión" sustituye el adoptado en el Decreto 137/001 de 25 de abril de 2001.

Artículo 3

El presente Decreto deroga el Decreto 137/001 de 25 de abril de 2001 y entrará en vigencia el día inmediato siguiente al de su publicación en el Diario Oficial.

Artículo 4

Comuníquese, publíquese, etc.

DOCUMENTO COMPLEMENTARIO

TERMINAL DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE MONTEVIDEO
"REGIMEN DE GESTION"

SECCION 1. MARCO GENERAL.

1.1 Objeto

El presente "Régimen de Gestión" establece las condiciones jurídicas, técnicas y económicas en que se desarrollará la gestión integral, incluyendo las actividades de explotación comercial, administración, ampliación y conservación, de una Terminal de Contenedores en el Puerto de Montevideo (en adelante simplemente Terminal) constituida por el denominado Muelle de Escala, Playa de Almacenamiento e instalaciones conexas, de conformidad a su configuración y actual estado.

Las previsiones contenidas en este "Régimen de Gestión" tienen por objetivos principales:

- (a) Lograr que la Terminal preste servicios de alta calidad, confiables y al mínimo costo para el usuario final, favoreciendo a su vez el desarrollo del comercio exterior del Uruguay.
- (b) Posicionar en el ámbito regional al Puerto de Montevideo como puerto de transbordo de las cargas con origen o destino internacional.

La definición y delimitación física de la Terminal, con los elementos que se integran a la gestión integral de la misma, se presentan en el Anexo A.

El Glosario de los términos utilizados en este Régimen se presenta en el Anexo B.

1.2 Contratista Operador de Terminal.

El Contratista Operador de Terminal continuará siendo la persona jurídica que ha asumido la gestión integral de la Terminal, esto es, Terminal Cuenca del Plata S.A., sociedad anónima de derecho privado, cuyas acciones son de propiedad de titulares privados y de un titular público (Administración Nacional de Puertos, en adelante ANP).

El Contratista efectuará la gestión integral de la Terminal en las condiciones que se establecen en este Régimen y de conformidad con todas las normas aplicables, siendo responsable de la prestación de todos los servicios en la Terminal.

1.3 Operador Especializado.

El Contratista Operador de Terminal deberá continuar efectuando la gestión integral de la Terminal contando con el apoyo de un Operador Especializado (firma especializada en operación de terminales de contenedores), a efectos de alcanzar una óptima capacidad para asegurar los más altos estándares de

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
 Escribanía de Contratos

calidad y eficiencia en la prestación de los servicios. La vinculación del Contratista con el Operador Especializado se efectuará mediante un contrato específico.

1.4 Garantía de Cumplimiento de Contrato.

El Contratista deberá mantener una "Garantía de Cumplimiento de Contrato" que a la fecha es de siete millones doscientos ochenta y cinco mil ochocientos cincuenta y seis Dólares USA (US\$ 7.285.856) a favor de la ANP, de acuerdo a lo establecido en la presente reglamentación.

La Garantía se ajustará anualmente de acuerdo al procedimiento establecido en el Numeral 4.18.

Esta Garantía se afectará al cumplimiento de las obligaciones del Contratista con la ANP.

Esta Garantía se mantendrá vigente durante todo el plazo del Contrato de Gestión bajo la responsabilidad del Contratista y será devuelta al mismo, al término del plazo del contrato y una vez que haya sido labrada y aprobada el Acta de Recepción de las Instalaciones, de acuerdo con lo previsto en el Numeral 5.3.

SECCION 2. OPERADOR ESPECIALIZADO.

2.1 Contratación del Operador Especializado.

El Contratista deberá ser apoyado, durante todo el plazo del Contrato de Gestión, por un Operador Especializado que cuente con sólida capacidad técnica y amplios antecedentes en gestión de Terminales Especializadas de Contenedores, así como sólida capacidad económica.

El Operador Especializado tendrá a su cargo, como mínimo, las siguientes funciones y responsabilidades: (i) el gerenciamiento de la Terminal; (ii) la provisión y aplicación de técnicas de gestión de Terminales de Contenedores, especialmente en materia de mercadeo y operación portuaria (incluyendo el suministro de un sistema informático operacional); y (iii) asesoramiento en ingeniería y economía de transporte y puertos.

Las funciones operativas que no sean contratadas con el Operador Especializado, podrán ser cumplidas por el Contratista en alguna de las siguientes formas: (i) con recursos materiales puestos a disposición por la ANP, más los recursos humanos y materiales propios que sean necesarios para la operación; (ii) con recursos adquiridos por el Contratista acorde con las inversiones que fueran exigidas en el Decreto 137/001 de 25 de abril de 2001 más las exigidas en el presente Decreto, más los recursos humanos y materiales complementarios proporcionados por un Operador Portuario de contenedores mediante un subcontrato específico; o (iii) mediante una combinación de las modalidades señaladas.

En cualquier caso, la organización del Contratista asegurará que todas las operaciones queden bajo el control de la gerencia que estará a cargo del Operador Especializado.

2.2 Condiciones de selección y contratación.

Actualmente actúa un Operador Especializado bajo contrato vigente firmado con fecha 4 de diciembre de 2001 y autorizado por ANP el 26 de septiembre de 2001. En caso de que sea sustituido el actual Operador Especializado, la selección y contratación del Operador Especializado deberá contemplar:

(1º) Capacidad técnico-operativa.

El nuevo Operador Especializado deberá contar con experiencia en gestión integral y en la operación de terminales portuarias especializadas de contenedores no inferior a OCHO (8) años dentro del período anterior a la fecha de su presentación.

Para el caso de una empresa "holding" o controlante, se tomarán en cuenta los antecedentes técnico-operativos de la empresa subsidiaria o controlada que los posea, siempre que se asegure la participación de ésta última en el aporte efectivo de la experiencia técnica y operativa mediante un contrato específico con validez para todo el plazo de contratación del Operador Especializado.

(2º) Capacidad económico-financiera.

El Operador Especializado deberá contar con un Patrimonio Neto correspondiente al último ejercicio, no inferior a DIEZ MILLONES de Dólares USA (US\$ 10.000.000), según balance confeccionado de acuerdo a Normas Internacionales de Contabilidad y auditado.

El Patrimonio Neto de un grupo de empresas se determinará sumando entre sí los Patrimonios Netos de cada una, ponderados por el porcentaje de participación correspondiente.

(3º) Suscripción del contrato.

El contrato entre el Contratista y el Operador Especializado, deberá ser firmado por el Operador Especializado por sí o mediante una filial nacional con responsabilidad solidaria de la casa matriz.

(4º) Condiciones contractuales.

El contrato entre el Contratista y el Operador Especializado deberá permitir al Contratista disponer de los medios para alcanzar los objetivos previstos en el objeto de este Régimen (Numeral 1.1).

En particular, el contrato incluirá, en forma clara e inequívoca, la definición de los siguientes aspectos:

(a) El Plan de Negocios previsto por el Contratista y el Operador Especializado a los efectos del cumplimiento de los objetivos de este Régimen.

En este Plan se explicitarán los mercados a los que se orientará la oferta de servicios de la Terminal, incluyendo: (i) demanda a atender, contenedores y mercaderías, según origen y destino de las mismas; (ii) tipologías de los buques, según origen y destino de los mismos.

(b) Los servicios que estarán a cargo, respectivamente, del Contratista y del Operador Especializado y, asimismo, sus respectivas responsabilidades en la Gestión Integral de la Terminal.

(c) Los medios materiales (equipamientos, sistemas informáticos, etc.) y humanos (técnicos, administradores, etc.) que el Contratista y el Operador Especializado aportarán para el cumplimiento de los servicios a su cargo.

(d) Los compromisos que asumen el Contratista y el Operador Especializado en cuanto al cumplimiento de los estándares para la actividad de la Terminal exigidos en este Régimen, en cuanto a: (i) operación (productividad, rendimientos, capacidad, etc.); (ii) seguridad operacional; (iii) seguridad ambiental; y (iv) Plan de Calidad y gestión para su cumplimiento.

(e) La previsión de la oportuna habilitación del Operador Especializado, en caso que éste asuma directamente la prestación de servicios incluidos en la gestión de la Terminal.

(f) La estructura organizativa del Contratista a efectos de permitir el cumplimiento de las responsabilidades del Operador Especializado, incluso en caso de eventuales subcontratos entre el Contratista y otros Operadores para el cumplimiento de las obligaciones operativas y sus consiguientes responsabilidades.

(g) El programa de capacitación del personal que asegure su idoneidad para el trabajo en las operaciones de la Terminal.

(h) Garantía de cumplimiento de contrato.

(5°) Plazo del contrato.

El contrato entre el Contratista y el Operador Especializado deberá cumplir un plazo mínimo de DIEZ (10) años y estará sujeto a rescisión con autorización del Poder Ejecutivo. Sin perjuicio de ello, durante todo el plazo del Contrato de Gestión el Contratista deberá contar con el apoyo de un Operador Especializado cumpliendo todas las condiciones previstas en este Régimen.

Con autorización del Poder Ejecutivo, el Contratista podrá rescindir el contrato con el Operador Especializado cuando se verificarán incumplimientos de éste a las condiciones pactadas.

En el caso de rescisión del contrato, el Contratista presentará a la ANP, en un solo acto, la solicitud de remoción del Operador Especializado con la justificación respectiva y la solicitud de su sustitución por un nuevo Operador Especializado, para lo cual cabrán los mismos requisitos, formalidades y plazos que en el proceso de autorización original y de acuerdo a lo previsto en este artículo 2.2.

Asimismo, por lo menos SEIS (6) meses antes de la fecha de vencimiento del contrato con el Operador Especializado, el Contratista deberá presentar su propuesta de renovación o sustitución del mismo. Para ello, se cumplirán los mismos requisitos, formalidades y plazos que en el artículo 2.1 y 2.2.

SECCION 3. PRESTACION DE SERVICIOS EN LA TERMINAL.

3.1 Condiciones Generales.

Los servicios se prestarán durante las veinticuatro (24) horas del día y durante todos los días del año, si la demanda así lo requiere. La Terminal será una terminal pública, en el sentido que el Contratista estará obligado a prestar servicios a todos los usuarios que los soliciten, en las condiciones establecidas en este Régimen y en las establecidas en las leyes y decretos que regulan la actividad portuaria. Ello no impedirá que el Contratista pueda realizar contratos especiales con clientes a partir de tráficos asegurados o servicios regulares. Tampoco lo obligará a la prestación de servicios a clientes morosos; estos casos serán comunicados a la ANP.

3.2 Objetivos.

La gestión de la Terminal deberá asegurar un servicio de alta calidad, confiable y al mínimo costo para el usuario final, favoreciendo a su vez el desarrollo del comercio exterior del Uruguay.

Asimismo, la gestión de la Terminal apuntará a posicionar al Puerto de Montevideo como puerto de transbordo regional, en condiciones de competir con las terminales de otros países, así como complementarse con los puertos fluviales, para la captación de cargas de tránsito o transbordo con origen o destino regional.

Estos objetivos constituirán la guía rectora para la actuación del Contratista y para el Estado, sirviendo de apoyo a toda interpretación que fuera necesaria de este Régimen y sus normas complementarias, así como del Contrato de Gestión.

3.3 Servicios a prestar.

Los servicios a prestar por el Contratista en la Terminal, en el marco del Contrato de Gestión, comprenden:

(a) Servicios al Buque:

Uso de muelle; amarre y desamarre; suministros; recolección de residuos.

(b) Servicios a la Mercadería y conexos:

Carga, descarga, estiba, desestiba, reembarque y remoción, movilización, depósito, almacenamiento, consolidación, desconsolidación, reparación, limpieza y cualesquiera otros conexos referentes a contenedores y a la carga en ellos contenida.

Estos servicios se prestarán en Régimen de Puerto Libre (Artículos 2º y 3º de la Ley de Puertos y Reglamento de Puerto Libre).

Todo buque que transporte contenedores podrá operar en la Terminal. Se admitirá, además de la operación con contenedores, la movilización en el muelle de la Terminal de otras cargas según se establece en el Numeral 3.4, pero no podrán utilizarse las instalaciones de la Terminal para prestar servicios al pasaje o servicios a la mercadería para cargas diferentes a las especificadas en este Régimen.

Todos los servicios a prestar en la Terminal serán de exclusivo cargo y responsabilidad del Contratista.

3.4 Operaciones con carga no contenerizada.

Salvo circunstancias expresamente permitidas por la ANP, no se podrá realizar en la Terminal operaciones con carga general no contenerizada, carga a granel y otras que no sean de contenedores, preservando la especialización de dicha Terminal.

No se requerirá autorización expresa de la ANP para movilizar carga general no contenerizada, a condición de que la carga general no supere las DOSCIENTAS (200) toneladas por operación, en los siguientes casos: (i) buques portacontenedores con operaciones de más de DOSCIENTOS (200) contenedores cargados y/o descargados en la Terminal; y (ii) buques de carga fluviales o fluvio-marítimos con operaciones de más de CINCUENTA (50) contenedores cargados y/o descargados en la Terminal.

3.5 Régimen operativo.

3.5.1 La Terminal prestará servicios dentro del marco de las normas de este Decreto, del Contrato de Gestión y de las demás disposiciones aplicables.

3.5.2 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.

3.5.3 Conforme a lo establecido en el artículo anterior se incorpora al presente el texto del mencionado Artículo 72 del Decreto 183/994 que forma parte integral del presente Régimen de Gestión.

Las actividades de operación de contenedores estarán concentradas en las instalaciones especializadas a este fin.

La operación de contenedores en los muelles de carga general será autorizada solamente en caso de ocupación de las instalaciones especializadas, siguiendo la normativa interna de la Administración Portuaria y las directivas del Capitán de Puerto en materia de prioridades de atraque o por la aplicación de normas que establezcan tarifas especiales.

En los muelles a cargo de la Administración Portuaria, no se permitirá la operación directa de contenedores a embarcar o desembarcados salvo que, por su carga, resulte obligatorio. Los contenedores a embarcar estarán en el correspondiente punto de espera en la terminal o en el área asignada al operador, antes de la llegada del buque.

Asimismo en estos muelles el otorgamiento de permiso, por la Oficina del Capitán de Puerto, para entrar en el área de operaciones administrada por la ANP con un "contenedor de último momento" ("Hot Box" o "Last Minute Container") durante una operación de carga, será considerado solamente como caso excepcional, pudiendo ser denegado. Dichas excepciones estarán sujetas a un recargo, de por lo menos, el 100% de la tarifa de movilización de contenedores, a ser establecido por la Administración Portuaria. (Artículo 72 del Decreto 183/994 de 28 de abril de 1994).

3.5.4 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 la Terminal gestionada por el Contratista 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 de ampliación establecido en el presente Decreto. 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 existente.

3.5.5 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 cinco (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.

SECCION 4. CONDICIONES DE GESTION DE LA TERMINAL.

4.1 Comienzo de la Gestión Integral.

El Contratista tomó posesión de la Terminal el 11 de diciembre de 2001 según consta en el acta notarial firmada por la escribana Ana Maria Cáceres Couto.

4.2 Plazo de Contrato de Gestión.

El plazo de Contrato de Gestión es de TREINTA (30) años, a partir de la firma del Contrato de Gestión entre Terminal Cuenca del Plata S.A. y la ANP que fuera el 12 de junio de 2001. El plazo se prorrogará automáticamente por cincuenta años desde el 12 de junio de 2031.

4.3 Responsabilidad del Contratista.

Todos los servicios que el Contratista preste en la Terminal, serán por su cuenta y riesgo, bajo su total y exclusiva responsabilidad.

El Estado y la ANP en ningún caso serán responsables de las obligaciones contraídas por el Contratista, ni de los daños y perjuicios causados por éste a terceros.

El Contratista será responsable de la inviolabilidad de los contenedores a su cargo, debiendo disponer las respectivas medidas de control en la recepción y entrega de los mismos.

El Contratista deberá mantener en las instalaciones objeto del Contrato de Gestión, adecuados sistemas de seguridad en las áreas física, operacional y ambiental. Los referidos sistemas contemplarán las normas de seguridad aplicables en cada área e incluirán planes de contingencia en caso de contaminación e incendio.

Especialmente deberá mantener los requisitos de seguridad y control que le establezca la Dirección Nacional de Aduanas, como exclave aduanero. Desde el momento de la entrega de la Terminal cesará la responsabilidad de la ANP por la seguridad en el citado exclave aduanero que ocupa la Terminal.

El Contratista será responsable de la seguridad y el buen trato de la mercadería, el orden, la vigilancia y la limpieza del área concedida, para lo cual ejercerá debido control de entrada y salida de personas y de mercaderías, cumpliendo las disposiciones de carácter general y específico existentes o que se dicten en el futuro por parte de las autoridades competentes.

4.4 Cumplimiento de las normas vigentes.

Las partes del Contrato de Gestión deberán cumplir con todas las normas legales y reglamentarias dictadas o a dictarse en materia portuaria. El Contratista deberá asimismo cumplir con las normas legales y reglamentarias dictadas o a dictarse en materia laboral, fiscal, aduanera, de seguridad en el trabajo, preservación del medio ambiente, de seguridad social y de policía. En particular se mencionan al respecto el Reglamento de Operaciones Portuarias y Capitanía de Puerto, la normativa referente a la seguridad de la mercadería, al tránsito de mercaderías peligrosas y a la prevención de la contaminación e

incendios, entre otros. Serán de estricto cumplimiento durante todo el plazo del Contrato de Gestión y sus prórrogas las normas bajo las cuales se otorgó la gestión de la Terminal a Terminal Cuenca del Plata S.A.

4.5 Capacidad comercial y tráfico comprometido.

4.5.1 Volumen de demanda global mínima.

El Contratista se obliga a captar y atender una demanda mínima, establecida en volumen global de movimientos de carga o descarga, según la siguiente fórmula:

$$\text{Volumen Mínimo del Período}_{i+1} = \text{Volumen Mínimo del Período}_{(0)} \times (1 + \text{IDM}_{(i)})$$

Donde,

- el *Período_i* es el año comprendido de 12 de junio a 11 de junio
- el *Período₁* es el período de 12 de junio 2021 a 11 de junio 2022
- el valor del *Volumen Mínimo del Período₍₀₎* es el valor dictado por la Resolución Nr 422/3.788 del Directorio de la ANP de fecha 12 de agosto de 2015, relacionado al período 12 de junio 2020 a 11 de junio 2021
- *Tasa de Incremento de Demanda Mínima (IDM)*: $\text{IDM}_{(i)} = 50\% \text{ variación PBI UY}_{(0 \text{ a } i)} + 25\% \text{ variación PBI ARG}_{(0 \text{ a } i)} + 25\% \text{ variación PBI BRA}_{(0 \text{ a } i)}$
- los datos de PBI según la publicación más reciente según estadísticas oficiales.

El *Volumen Mínimo* no podrá superar el 50% de la capacidad de la Terminal establecida en el Artículo 3.5.5 del presente Decreto.

En caso de que se autoriza la instalación de una segunda terminal especializada de contenedores bajo las condiciones prevista en el numeral 3.5.4, el IDM deberá distribuirse en partes iguales.

El *Volumen Mínimo* servirá para la determinación del Canon mínimo a abonar por el Contratista.

Durante la vigencia de la concesión, la ANP comunicará al Contratista antes el 30 de diciembre de cada año el cálculo del *Volumen Mínimo del Período* que culmina el 11 de junio del siguiente año.

La cifra comprende a contenedores (cajas), llenos y vacíos, en operaciones de carga y/o descarga, independientemente del tipo de operación.

En caso de que la evolución tecnológica dé lugar a cambios sustanciales en la tipología o tamaño de los contenedores, se acordará una relación de equivalencia a los efectos del cumplimiento de los volúmenes de demanda mínima a cumplir.

La obligación de captar y atender tal demanda mínima solamente se considerará incumplida cuando ello se deba a acción u omisión imputable al

Contratista. A modo de ejemplo no podrá ser considerado imputable al Contratista las decisiones administrativas de países de la región que obstaculicen el trasbordo de contenedores en Montevideo o la no aplicación estricta de la normativa portuaria en lo relativo a las operaciones en materia de contenedores, como el Artículo 72 del Decreto 183/001, y/o a la utilización de los espacios en el recinto portuario - Artículo 11 Literal B de la Ley No 16.246.

4.5.2 Atención de demanda calificada.

El Contratista se obliga a captar y atender una demanda acorde con los objetivos expuestos para la Terminal (Numeral 1.1 y Numeral 3.2).

En tal sentido, el Contratista deberá orientar su gestión comercial a captar, atender y retener la demanda asociada al comercio de mercaderías de exportación, importación, tránsito o transbordo, en operaciones de carga/descarga a/de buques portacontenedores afectados a tráficos oceánicos, a efectos de propender a: (i) la exportación/importación en buques directamente a/desde destino; (ii) captar cargas de transbordo/tránsito.

La orientación comercial del Contratista será especialmente considerada por la ANP; por ello, el Contratista deberá presentar, dentro de los primeros NOVENTA (90) días de cada año calendario, un "Informe de Evaluación Comercial de la Terminal" referido al desempeño comercial de la Terminal en el año calendario precedente.

Este Informe incluirá, al menos, la descripción, análisis y evaluación de los siguientes aspectos de gestión: (i) el volumen y composición de la demanda captada y atendida por la Terminal y por las instalaciones competidoras de la región; (ii) la política comercial aplicada y las medidas de desarrollo adoptadas por el Contratista; (iii) el posicionamiento resultante de la Terminal en el "hinterland"; y (iv) el plan de acción diseñado por el Contratista en materia comercial y de desarrollo.

Este Informe será analizado por la ANP, conjuntamente con la evaluación global prevista en el Numeral 4.26.

4.6 Inversiones.

El Contratista ya ha cumplido con las Inversiones previstas en el Decreto 137/001 de 25 de abril de 2001 y ha realizado otras inversiones adicionales.

Deberá realizar las siguientes inversiones consignadas en el Anexo D.

El plazo para la ejecución y habilitación de las obras de infraestructura antes prevista en el Anexo D se establecerá en el proyecto ejecutivo. Este plazo se prorrogará cuando se den causas ajenas al Contratista que afecten total o parcialmente la realización de esas inversiones.

4.6.1 Elaboración y presentación del Plan de Inversiones.

El Contratista, dentro del plazo máximo de TRES (3) meses a partir de la publicación del presente Decreto, deberá presentar a la ANP mediante expediente un Plan de Inversiones que contará al menos con las inversiones comprometidas en el Anexo D.

La ANP dispondrá de un plazo de UN (1) mes para aprobar o realizar observaciones al Plan de Inversiones propuesto. De no pronunciarse en dicho plazo, la propuesta se tendrá por aprobada.

En caso de que la ANP efectúe observaciones de carácter técnico, el Contratista dispondrá de un plazo adicional de UN (1) mes para subsanarlas.

Cada CINCO (5) años el Plan de Inversiones deberá ser revisado, de forma que el Plan siempre abarque un período móvil de QUINCE (15) años, para lo cual el Contratista someterá en dichas ocasiones una actualización del mismo a aprobación de la ANP.

La ANP dispondrá de un plazo de UN (1) mes para aprobar o realizar observaciones al Plan de Inversiones quinquenal. De no pronunciarse en dicho plazo, el Plan de Inversiones se tendrá por aprobado.

En cada actualización del Plan de Inversiones, el Contratista tomará en cuenta la capacidad de la terminal, la evolución verificada en la tecnología de transporte y portuaria, particularmente en materia de buques y contenedores, medios de estiba/desestiba, transferencia y manipulación, gestión operativa, tramitación, etc., a efectos de optimizar el funcionamiento de la Terminal en términos de los estándares internacionales.

Las inversiones adicionales al proyecto presentado en el Anexo D que impliquen un aumento en la capacidad y/o productividad de la Terminal y cumplan con las normas vigentes serán autorizadas por ANP.

Si el Plan de Inversiones incluyera inversiones a efectos del mejoramiento de los servicios de la Terminal o reinversiones para asegurar la actualización tecnológica de los medios a disposición del Contratista, y si su período de amortización excediera el plazo restante del Contrato de Gestión y ello fuera aceptado por la ANP, el Contratista tendrá derecho a percibir de la ANP, al final del plazo del Contrato de Gestión, el valor no amortizado salvo que oportunamente se extendiera dicho plazo posibilitando su recupero.

4.7 Canon.

El Contratista pagará mensualmente a la ANP, por los bienes puestos a su disposición, un Canon consistente en la suma de dos componentes:

(a) Componente 1: Un monto variable y proporcional a los contenedores movilizados en el mes en los muelles de la Terminal, inicialmente de DIEZ Dólares USA por contenedor y actualmente de CATORCE CON CINCUENTA Y SIETE CENTAVOS Dólares USA por contenedor, durante todo el plazo del Contrato de Gestión.

Para la determinación de este Componente se considerarán todos los movimientos de carga o descarga de contenedores en el muelle actual de la Terminal (Muelle de Escala) y en los eventuales sitios de atraque que se incorporen a la gestión integral de la Terminal (futuros puestos de atraque y muelle fluvial), sin considerar los removidos.

(b) Componente 2: Un monto variable y proporcional a los contenedores que se desconsoliden o consoliden en el mes en la Terminal, inicialmente de TREINTA Dólares USA por contenedor desconsolidado y actualmente de CUARENTA Y TRES CON SETENTA Y DOS CENTAVOS Dólares USA por contenedor) y de QUINCE Dólares USA por contenedor consolidado y actualmente VEINTIÚN CON OCHENTA Y SEIS CENTAVOS por contenedor), durante todo el plazo del Contrato de Gestión.

Para la determinación de este Componente se considerarán todos los contenedores desconsolidados y consolidados en el área actual de la Terminal y en las eventuales áreas que se incorporen a la gestión integral de la misma.

El mínimo monto a abonar por concepto de Canon corresponde al monto del Componente 1 asociado al movimiento mínimo comprometido por el Contratista, según se establece en el Numeral 4.5.1.

El establecimiento de este Canon no exime al Contratista del pago de las tarifas o precios que puedan corresponder por la utilización efectiva de servicios que brinde la ANP u otros terceros a quienes se le soliciten.

Los valores del Canon, se ajustarán según el procedimiento de actualización de los valores monetarios, previsto en el Numeral 4.18.

En caso de que la evolución tecnológica dé lugar a cambios sustanciales en la tipología o tamaño de los contenedores, se acordará un ajuste en el Canon unitario en relación a la equivalencia que corresponda (acorde a la equivalencia que se adopte para el Numeral 4.5.1).

4.8 Rol de la ANP.

La ANP continuará actuando como Administración y Autoridad Portuaria dentro del ámbito del Puerto de Montevideo, conservando el rol que actualmente ejerce en el marco de la Ley de Puertos y sus Decretos reglamentarios, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades que se transfieren al Contratista.

La ANP supervisará la ejecución de las obras a realizar por el Contratista a efectos de verificar el cumplimiento de las condiciones exigidas al respecto en este Régimen y en el Contrato de Gestión de la Terminal.

Cualquier modificación permanente o temporaria que el Contratista proyecte realizar en materia de infraestructura o instalaciones edilicias fijas, será sometida a la autorización de la ANP.

Por su parte, la ANP será responsable por el mantenimiento de los fondos dragados en las condiciones estipuladas en el numeral 4.12 de este Régimen.

La ANP velará por el cumplimiento de las condiciones establecidas en el presente Régimen, en particular asegurando que todos los participantes en las operaciones portuarias actúen coordinadamente cumpliendo con los objetivos y mandatos establecidos en la Ley de Puertos y sus Decretos reglamentarios.

4.9 Control de la ANP y del Poder Ejecutivo.

La ANP podrá exigir del Contratista toda la documentación e información necesarias sobre el movimiento operativo de la Terminal, así como realizar los controles que entienda convenientes.

A estos efectos se hace especial mención de lo dispuesto en el Reglamento de la Ley de Puertos (Literal D del Artículo 10º y Artículo 69º), así como lo que se disponga por la ANP o la Dirección Nacional de Aduanas o cualquier otro organismo público, en lo referente a las informaciones a suministrar para el contralor de mercaderías, bienes e instalaciones en el Puerto Libre, de acuerdo a la normativa sobre el mismo, vigente en cada momento.

El Contratista entregará, con la frecuencia y en la forma que se le solicite, detalle de los buques atendidos y de las operaciones efectuadas, con arreglo al modelo que proporcione la Administración y, preferiblemente, a través de una conexión telemática.

La ANP podrá disponer, a su costo, auditorías técnico-operativas de la actividad del Contratista. Asimismo, la ANP se reserva el derecho de efectuar periódicamente o cuando lo estime oportuno, el control de uso y estado de equipos e instalaciones.

De constatarse apartamientos importantes a los compromisos de mantenimiento de equipos e instalaciones que afecten el normal desarrollo de las actividades provocando problemas o interferencias graves dentro o fuera de la Terminal, se comunicarán los mismos por escrito al Contratista, quien deberá iniciar las acciones tendientes a corregirlos, estándose para ello a lo dispuesto por el Numeral 4.20 de este Régimen.

El Poder Ejecutivo tendrá facultades de control propias de su competencia.

4.10 Relación del Contratista con los usuarios.

El Contratista, actuará conforme al "Reglamento Operativo de la Terminal" ya aprobado por la ANP.

El Reglamento deberá continuar siendo de conocimiento público y de aplicación generalizada, siendo de cargo del Contratista su divulgación y publicación.

Cualquier modificación al Reglamento deberá ser sometida a consideración y aprobación de la ANP.

La ANP deberá pronunciarse dentro de los TREINTA (30) días siguientes a su presentación.

Si no se pronunciara en ese plazo se tendrán por aprobadas las modificaciones propuestas.

Si efectuare observaciones dentro de ese plazo el Contratista tendrá TREINTA (30) días para levantar esas observaciones y la ANP deberá pronunciarse dentro de los treinta días siguientes a su nueva presentación.

Si no se pronunciara en ese plazo se tendrán por aprobadas las modificaciones propuestas.

4.11 Asignación de muelle.

La asignación de muelle será efectuada por el Contratista en base a su organización y prioridades, las que deberán ser de público conocimiento. Para la casuística general, se elaborarán normas de atraque que establecerán las prioridades según tipos de buques y cuyo cumplimiento será supervisado por la ANP.

En el marco expuesto, será de aplicación el "Reglamento General de Atraque de Buques". (Decreto xxx/021)

Las normas de atraque elaboradas por el Contratista integrarán el "Reglamento Operativo de la Terminal" a que refiere el Numeral anterior.

4.12 Dragado.

La ANP será responsable de asegurar, a su cargo, una profundidad que posibilite la navegación de buques con hasta CATORCE (14) metros (equivalentes a CUARENTA Y SEIS (46) pies) de profundidad en las áreas de acceso y maniobra para los buques que operen en la Terminal.

Por lo menos DOS (2) veces al año, 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. Esta información será de carácter público.

El Contratista, por su parte, será responsable de dragar, a su cargo, en el área adyacente al frente de atraque de la Terminal (muelle actual y, oportunamente, su ampliación) en un ancho mínimo de CINCUENTA (50) metros. La/s zona/s de depósito de los materiales dragados deberá(n) ser aprobada(s) por la ANP.

En el caso de dragado a cargo del Contratista, de ser necesario, la ANP incorporará en su plan de dragado dicha área a solicitud escrita del Contratista.

Cuando del Informe Comercial surja la necesidad por parte del mercado de una mayor profundidad y la misma sea conveniente para el Puerto de Montevideo, el Contratista podrá optar por realizar inversiones adicionales en profundizar sus muelles, de llevarse a cabo esta profundización la ANP asegurará y mantendrá la profundidad necesaria en el canal de acceso y área de maniobra en la misma cantidad de metros adicionales que se profundicen los muelles de TCP.

4.13 Precios y Tarifas.

(1) PRECIOS A PERCIBIR POR EL CONTRATISTA.

El Contratista cobrará libremente por los servicios que preste a los usuarios (armadores, cargadores y consignatarios de la mercadería) según la estructura de precios y los valores máximos establecidos en el Anexo G.

El Contratista podrá prestar todos los demás servicios necesarios en el marco de las previsiones de este régimen (numeral 3.3) para la adecuada atención a los contenedores (tales como servicios a la mercadería y logísticos) cobrando los mismos a un precio de mercado, en todo momento los servicios y sus tarifas son de carácter público, debiendo estar publicados y actualizados en su sitio web.

El Contratista deberá facturar sus servicios exclusivamente al usuario destinatario de los mismos, estando prohibido cualquier facturación de un mismo servicio a más de un cliente.

(2) TARIFAS DE ANP.

Seguidamente, se explicitan las tarifas que la ANP seguirá percibiendo y aquellas que dejará de percibir en relación a los buques que operen en la Terminal y a los contenedores movilizados en ella (según la Estructura Tarifaria aprobada):

(a) Tarifas a percibir por la ANP:

* Tarifa General 1.1 Uso de Puerto, correspondiente al uso del canal de acceso, aguas del puerto y obras de abrigo por los buques que operen en el muelle actual de la Terminal, en un futuro nuevo puesto de atraque o, en su caso, en el muelle fluvial.

* Tarifas 2.1 a 2.5 Específicas, sólo en los casos en que los servicios correspondientes sean efectivamente prestados por la ANP al Contratista o a los usuarios.

* Tarifas Generales 1.4 a la Mercadería, correspondientes a la puesta a disposición de la infraestructura general, a aplicar a la mercadería que se embarque o desembarque utilizando la Terminal.

(b) Tarifas que la ANP deja de percibir:

Tarifa 1.2 Uso de Muelle.

- * Tarifa 1.7 Contenedores.
- * Tarifa 2.2 Servicio de Depósito, por toda la mercadería y/o los contenedores que se almacenen en las áreas concesionadas, sea en depósitos abiertos o cerrados;
- * Tarifa 2.4 Servicio de Movilización de Contenedores

4.14 Política Tarifaria de la ANP.

La tarifa vigente a la aprobación del presente Régimen para la mercadería desembarcada (Tarifa 1.4.1, Uso de la Infraestructura) no se incrementará en términos constantes, manteniendo su homogeneidad en los muelles comerciales del Puerto de Montevideo.

Asimismo, mantendrá en vigencia instrumentos de control de costos y de reducción de costos estructurales hasta alcanzar costos de eficiencia compatibles con los estándares internacionales, lo que tenderá a la paulatina reducción de las tarifas.

4.15 Pagos del Canon.

El Canon se abonará mensualmente, correspondiendo abonar el monto producto del volumen de operaciones en el mes (contenedores/mes) por el valor unitario del Canon (US\$/contenedor) para los Componentes 1 y 2 según corresponda, según se establece en el Numeral 4.7.

El Contratista dispondrá de un plazo de DIEZ (10) días calendario al inicio de cada mes, para hacer efectivo el pago del Canon correspondiente al mes precedente.

4.16 Atrasos en el pago del Canon.

El atraso en el pago del Canon por el Contratista, devengará el interés de mora vigente en ese momento para los servicios tarifarios en dólares estadounidenses por la ANP.

Un atraso superior a los TRES (3) meses calendario será considerado falta grave y de SEIS (6) meses calendario será considerado falta muy grave, aplicándose en tales casos las sanciones respectivas.

4.17 Facturación de los servicios.

El Contratista facturará y cobrará por sí, todos los servicios que preste en la Terminal, siempre dentro del contexto de los Precios Máximos establecidos en este Régimen y vigentes al momento de la prestación del servicio, pudiendo ofrecer los descuentos y las rebajas que entienda convenientes.

De acuerdo con lo que se establece en el Reglamento de la Ley de Puertos (Artículo 58), el Contratista se obliga a detallar en su facturación a los usuarios, todos y cada uno de los precios por los servicios prestados, que habrán estipulado libremente en forma previa, respetando el tope de los precios máximos.

La ANP facturará y cobrará directamente las tarifas por servicios generales a la mercadería (Item 1.4 del Cuerpo Normativo Tarifario) y las que correspondan al buque.

4.18 Actualización de los valores monetarios.

Anualmente, el primero de Junio, la ANP procederá a la actualización de los precios máximos, cánones y Garantía de Cumplimiento de Contrato, establecidos en dólares USA, teniendo en cuenta tres parámetros: (i) el Índice de Precios al Consumo (IPC) publicado por el Instituto Nacional de Estadística; (ii) la cotización del dólar USA Interbancario vendedor publicada por el Banco Central del Uruguay; y (iii) el Consumer Price Index-All Urban Areas (CPI) elaborado por el Gobierno de los Estados Unidos de América (Bureau of Labor Statistics-BLS).

El Contratista presentó oportunamente, y fue aprobada por la ANP, su propuesta para los coeficientes α y β (con $\alpha+\beta=1$) que corresponden a costos locales y a costos externos.

El Índice Global (IG) de actualización de los precios máximos, que será igual para todos esos precios, se calculará de la siguiente forma:

$$IG_i = \alpha \cdot (IPC_i / IPC_0) \cdot (US\$_0 / US\$_i) + \beta \cdot (CPI_i / CPI_0)$$

Donde, llamando mes de referencia (MR) al mes de mayo de cada año.

IG_i es el Índice Global de actualización de los precios máximos a regir en el año siguiente, del Contrato de Gestión.

IPC_i es el IPC correspondiente al MR.

$US\$_i$ cotización del dólar USA interbancario vendedor al último día hábil correspondiente al MR.

CPI_i Consumer Price Index-All Urban Areas, correspondiente al MR.

Los valores con sub-índice 0 corresponden al mes de marzo de 2001.

El monto a abonar por el Contratista por concepto de Canon se actualizará, en los mismos períodos que sean autorizados para el ajuste de los precios máximos que podrá percibir el Contratista por sus servicios y con el índice de ajuste que corresponda a dichos precios máximos.

Si dentro del período del Contrato de Gestión se dan causas no previstas en estas Bases, ajenas a la voluntad del Contratista e imputables a la Administración, que modifiquen sustancialmente su estructura de costos, éste podrá plantear la situación a la ANP aportando un estudio técnico-económico que analice las modificaciones ocurridas y justifique la necesidad de modificaciones contractuales. En tanto el estudio presentado por el Contratista demuestre en forma técnicamente fundada e indiscutible la situación planteada, la ANP y el Contratista acordarán, sujeto a la aprobación del Poder Ejecutivo, las modificaciones contractuales pertinentes a efectos de recomponer la ecuación económica del Contratista.

4.19 Requerimientos para la ejecución de inversiones.

(a) PROYECTO DEFINITIVO.

El Contratista deberá presentar el proyecto definitivo (proyecto ejecutivo) en un plazo de DOCE (12) MESES luego de aprobado por ANP el Plan de Inversiones referido en el Numeral 4.6.1. Dicho plazo será prorrogado si mediaran razones o causas ajenas al Contratista justificadas debidamente.

Cualquier proyecto de reforma o ampliación de muelles, obras civiles e instalaciones electromecánicas, deberá respetar los requisitos técnicos mínimos de seguridad establecidos por la ANP (dimensiones, cargas y sobrecargas, etc.) que serán suministrados por ésta al Contratista a su requerimiento. La versión ejecutiva de estos proyectos deberá estar a cargo de profesionales de reconocida solvencia a criterio de la ANP.

Conjuntamente con el proyecto ejecutivo, deberá presentarse para aprobación de la ANP, la memoria de cálculo correspondiente con indicación de las normas a las cuales adhiere.

Para la ampliación de las instalaciones portuarias deberá realizarse un estudio de impacto ambiental, de forma de dar cumplimiento oportunamente a los requerimientos sobre protección del medio ambiente establecidos en la Ley N° 16.466, el Decreto N° 435/994 (Reglamento de Evaluación del Impacto Ambiental) y la Ley N° 17.283. Las demoras en la aprobación de los estudios de impacto ambiental que no se deban a acciones u omisiones del Contratista se agregarán a los plazos correspondientes.

En cada instancia, la ANP procederá al estudio del proyecto, debiendo expedirse en un plazo máximo de SESENTA (60) días calendario desde su presentación.

Vencido el plazo sin haber pronunciamiento de ANP se considerará aprobado

En caso de denegación u observaciones, la ANP, en la misma Resolución, establecerá el plazo para una nueva presentación, o, en su caso, el plazo para salvar las observaciones.

(b) APROBACION DE LAS OBRAS, INSTALACIONES Y EQUIPOS.

Las obras de infraestructura previstas deberán ajustarse al cronograma propuesto y aceptado por la ANP en el proyecto ejecutivo, y el plazo de ejecución se contará a partir de la fecha de la aprobación del mismo por parte de la ANP. Este plazo podrá ser prorrogado en razón de demoras en la construcción no imputables al Contratista debidamente justificadas, caso fortuito o fuerza mayor.

Finalizadas las obras, el Contratista solicitará por escrito la aprobación de las mismas; la correspondiente inspección y resolución se practicará, con la asistencia de un técnico designado por la ANP, dentro de un plazo máximo de TREINTA (30) días calendario.

La ANP designará un técnico para inspeccionar durante el período de realización de las obras la ejecución de las mismas, a efectos de comprobar si se ajustan al proyecto definitivo aprobado y a los parámetros de calidad que correspondan. Al efecto nombrará un profesional responsable, que será el único interlocutor técnico de la ANP ante el Contratista.

Si se apreciare la existencia de desviaciones en relación con el proyecto, podrá la ANP disponer la paralización de las obras hasta que se subsanen las diferencias o defectos observados. En caso de que las observaciones, diferencias, defectos o desviaciones no sean comprobados, los plazos de obras se extenderán por igual tiempo al de la paralización.

(c) AUTORIZACION.

La ejecución por el Contratista de obras de infraestructura o instalaciones edilicias fijas sin autorización de la ANP será considerada falta grave y la ANP podrá obligar al Contratista a demolerlas o desmontarlas. Si el Contratista dejase transcurrir el plazo que se le fije al efecto, la ANP procederá a demoler las obras o desmontar las instalaciones, con cargo a la Garantía constituida, pudiendo optar, a su vez, por declarar la rescisión del contrato, sin derecho a indemnización alguna.

4.20 Mantenimiento de Infraestructura y Equipos.

Los gastos de mantenimiento de la infraestructura del área de concesión, ejemplo: muelles, defensas, grúas de muelle, rieles, instalaciones complementarias y los de conservación de los pavimentos, iluminación, cercamiento, canalizaciones y accesos y, en general, de todos los bienes puestos a disposición del Contratista durante el período del Contrato de Gestión, serán por cuenta del Contratista.

El Contratista estará obligado a conservar en buen estado la infraestructura y equipamiento propiedad de la ANP, incluyendo pavimentos, canalizaciones, cerramientos y demás instalaciones fijas o móviles del área de la Terminal. Asimismo, el Contratista deberá velar por las adecuadas condiciones de higiene, seguridad y protección del medio ambiente.

En caso de no cumplirse lo expuesto, la ANP, previa intimación, podrá ordenar la realización de cualesquiera acciones o de las obras de prevención y conservación necesarias, con cargo al Contratista.

Previa comunicación al Contratista, la ANP podrá inspeccionar en todo momento el estado de conservación de las obras e instalaciones concedidas y, de constatarse incumplimientos graves que provoquen inconvenientes importantes en las operaciones, señalará las reparaciones que deban realizarse para mantenerlas en el estado de conservación adecuado, quedando obligado el Contratista a ejecutarlas en un plazo razonable acordado con la ANP o que esté acordado contractualmente.

Si el Contratista no realizase las obras de reparación en el plazo establecido, se configurará infracción leve o grave o muy grave de acuerdo a la entidad de la reparación a efectuarse. La sanción podrá ser reiterada en caso de incumplimiento del nuevo plazo señalado.

4.21 Seguros.

El Contratista deberá mantener a su cargo un seguro de responsabilidad civil (contractual o extracontractual), contra todo riesgo, cubriendo daños a terceros y al medio ambiente, a satisfacción de la ANP.

El seguro cubrirá todos los daños y perjuicios que se puedan ocasionar a las áreas e instalaciones incluidas en la Terminal, a las personas, bienes o derechos propios y de terceros y al medio ambiente, debiendo suministrar a la ANP copia fidedigna de las pólizas contratadas en función de este numeral, así como de los comprobantes de sus vigencias.

A los efectos de la cobertura de riesgos por reclamaciones por daños, tanto a las personas como a bienes, derechos, instalaciones y medio ambiente, producidos como consecuencia directa o indirecta de su actividad, se evalúa el riesgo total a cubrir por el Contratista en CINCO MILLONES de Dólares USA (US\$ 5.000.000).

Independientemente, el Contratista deberá asegurar su maquinaria, equipos e instalaciones, dando cuenta de este seguro a la ANP, así como de sus sucesivas actualizaciones y pago de primas.

No podrá el Contratista preñar los créditos emergentes de los contratos de seguros referidos precedentemente, ni tampoco ceder los derechos de las pólizas respectivas a terceros. Cada póliza deberá lucir la constancia de "No negociable". Se exceptúa el caso previsto en el Numeral 5.5 inciso segundo.

El Contratista deberá asegurar a todo el personal contra accidentes de trabajo y mantendrá dicho seguro vigente mientras haya personal empleado por él o sus subcontratistas para los fines del Contrato de Gestión de la Terminal.

El Contratista deberá exigir de sus subcontratistas el mantenimiento de los servicios de seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual,

contra iguales riesgos y por los montos y condiciones acordes a sus actividades. En caso de insuficiencia o deficiencia de estos seguros, el Contratista será responsable subsidiariamente por los daños y perjuicios que se pudieran irrogar y se le atribuyan al subcontratista.

4.22 Prestación de Servicios en la Terminal.

Los servicios que prestará el Contratista serán los establecidos en este Régimen, con el nivel de servicio comprometido expresamente, siendo esta condición esencial para la vigencia del Contrato de Gestión.

Sin el consentimiento expreso por escrito de la ANP, el Contratista directa o indirectamente se abstendrá de llevar adelante cualquier tipo de actividad que afecte el área concesionada y no haya estado prevista contractualmente.

El Contratista deberá prestar sus servicios en la Terminal en las condiciones contractuales a todos quienes lo soliciten, sobre bases justas y razonables, libre de cualquier discriminación, manteniendo y asegurando su continuidad y regularidad, de acuerdo a los principios contenidos en la Ley N° 16.246, sus Decretos reglamentarios y demás normas generales y particulares aplicables.

Ello no impedirá que pueda celebrar contratos o acuerdos de servicios con terceros, siempre que no signifiquen uso exclusivo de las instalaciones concedidas.

Para la recepción o entrega de contenedores o mercadería no contenerizada, el Contratista no podrá exigir a armadores, consignatarios o cargadores, ninguna documentación acreditativa de pagos que no correspondan a los servicios de la Terminal, salvo autorización previa y expresa de la ANP. Se exceptúan de esta disposición los casos previstos por la ley y la reglamentación nacional.

El Contratista tomará los convenientes recaudos para proveer, en su caso, el personal suficiente, el equipo y la organización adecuada para poder hacer frente a los niveles máximos de demanda previstos en el proyecto.

4.23 Estándares para la actividad en la Terminal.

(a) OPERACION.

Se exigirá un rendimiento operativo medio mensual de, al menos, VEINTE contenedores por hora y grúa (20 contenedores/hora. grúa), tomando en cuenta las horas de ocupación de muelle.

(b) SEGURIDAD OPERACIONAL.

El Contratista deberá cumplir con la legislación vigente respecto del transporte, almacenaje, manipuleo y segregación de cargas peligrosas, y deberá contar con planes de contingencia para asumir acciones preventivas e inmediatas en la lucha contra incendios y en cuestiones de seguridad industrial.

Coordinará con la ANP, la Prefectura Nacional Naval y el Cuerpo de Bomberos para la adopción de planes de contingencia que, luego de aprobados sean divulgados entre responsables y usuarios.

(c) SEGURIDAD AMBIENTAL.

El Contratista será responsable ante las autoridades competentes por la contaminación ambiental producida por su propia actividad en los espacios terrestre, acuático y aéreo de la terminal, debiendo, ante la detección de hechos calificados como posibles infracciones a la normativa vigente, notificar en forma inmediata a la ANP y a las autoridades competentes.

(d) PLAN DE CALIDAD.

La Terminal deberá contar con un Plan de Calidad en relación con la prestación de los servicios y la seguridad operacional y ambiental.

El Plan incluirá las metas de mejoramiento tendientes a la adecuación paulatina de la Terminal a las condiciones necesarias para su certificación internacional, de acuerdo a las pautas de calidad del Puerto de Montevideo.

4.24 Servicios Públicos y Auxiliares.

El Contratista se compromete a hacer efectiva la prestación de los servicios de electricidad, agua y recolección de residuos a los usuarios de la Terminal que lo requieran, en la medida de sus necesidades. En principio, el Contratista tomará a su cargo en forma directa la relación con las empresas prestadoras de los servicios señalados u otros que en el futuro se decida prestar.

Durante la estadía de los buques, el Contratista deberá permitir el acceso a la Terminal de prestadores de otros servicios auxiliares o complementarios, que aquéllos o sus agentes contrataren, quienes deberán respetar las normas operativas internas y de seguridad.

Si bien el Contratista será el titular y responsable de la gestión de control y registro de la carga y descarga de mercaderías, deberá permitir que armadores, consignatarios o cargadores efectúen por sí o por terceros tareas de control, inspección o registro de carga, siempre que no interfieran con la normal operación de la Terminal y respeten las normas internas de seguridad.

4.25 Eventual expansión del área de la Terminal.

En el área anexa a la Terminal sobre la Dársena Fluvial, se encuentran los Depósitos A y B, muelles y sus zonas adyacentes actualmente ocupados por la Armada Nacional.

En caso de desafectarse esas áreas de su actual destino, se incorporará la gestión integral de todas ellas a la Terminal.

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, a partir de la aprobación del presente Decreto pasará a integrar el área de la Terminal", según lo indicado en el anexo E. Dicha área deberá ser desocupada por la Armada dentro de los ciento veinte días posteriores a la aprobación del presente Decreto a los efectos de que la Terminal pueda iniciar las obras.

En el caso de la ejecución de obras de expansión que requieran una corrección de los límites del área de gestión, esta será sometida a la aprobación de la ANP en el proyecto ejecutivo.

4.26 Evaluación anual.

La ANP procederá a realizar anualmente una evaluación sobre el desarrollo del Contrato de Gestión, a efectos de verificar el cumplimiento de los objetivos y términos del mismo.

En cada instancia se estudiarán, por lo menos, los siguientes aspectos:

- (1) Calidad y confiabilidad de los servicios. Productividad.
- (2) Posicionamiento de la Terminal en el ámbito regional.
- (3) Cumplimiento de las cláusulas contractuales, en especial de los precios máximos.
- (4) Cumplimiento del Plan de Inversiones, plazos de presentación y calidad de ejecución.
- (5) Estado de conservación de obras e instalaciones.
- (6) Evolución del tráfico. Captación y pérdida de tráficos.
- (7) Análisis de la adaptación de la gestión a los avances tecnológicos.
- (8) Cumplimiento por la ANP de los compromisos de dragado.
- (9) Cumplimiento por la ANP de la aplicación artículo 11 Literal B de la Ley 16.246 y del Artículo 3.5.3 del presente Régimen de Gestión.

La constatación de incumplimientos del Contratista, dará lugar a la aplicación de las multas correspondientes.

En particular, el incumplimiento del "Plan de Inversiones" será considerado infracción grave (Artículo 22 del Decreto N° 412/92) dando lugar a las sanciones respectivas.

4.27. Régimen de Solución de Controversias.

Las controversias entre el Contratista y la ANP deberán ser sometidas a los procedimientos establecidos en el Anexo F.

4.28 Incumplimientos del Contratista.

El Contratista, por la circunstancia de haber firmado el Contrato de Gestión de la Terminal, reconoce la potestad sancionatoria de la ANP y, en especial, la

Presidencia de la República
Escribanía de Gobierno

aplicación del régimen sancionatorio establecido por el Reglamento de la Ley de Puertos en los Artículos que se detallan seguidamente (se transcriben en el Anexo H):

- Artículo 18. Potestad sancionatoria. Infracciones al Reglamento.
- Artículo 19. Infracciones. Prescripción. Reincidencia.
- Artículo 20. Sanciones. Régimen.
- Artículo 21. Sanciones. Régimen de recursos. Depósitos.
- Artículo 22. Sanciones aplicables.

4.29 Mora.

La mora se producirá de pleno derecho para el Contratista por el solo vencimiento del plazo para cumplir con las obligaciones a su cargo sin que ese cumplimiento se haga efectivo o por hacer algo contrario a lo estipulado o por no hacer algo a lo que esté obligado, luego que haya sido intimado por telegrama colacionado, con plazo de CINCO (5) días para cumplir lo estipulado.

4.30 Incumplimientos de la ANP.

Si de la evaluación anual (Numeral 4.26) surge de manera indudable que existen apartamientos sustanciales en las obligaciones de dragado que se establecen en este Régimen para la ANP, el Contratista quedará exonerado del pago del CUARENTA POR CIENTO (40%) del Canon por cada mes en que se verifiquen efectivamente esos incumplimientos.

De constatare apartamientos por parte de ANP de las obligaciones establecidas en el Numeral 4.26 (Literal 9), en el ámbito de contenedores, el Contratista quedará exonerado del pago del CINCUENTA POR CIENTO (50%) del Canon por cada mes en que se verifiquen efectivamente esos incumplimientos

Si la ANP no corrigiera la situación en un plazo máximo e improrrogable de NOVENTA (90) días calendario, el Contratista tendrá derecho a reclamar a la ANP los daños y perjuicios y el lucro cesante que hubiese sufrido como consecuencia de la omisión de la ANP en el cumplimiento de su obligación.

4.31 Renovación o extensión del plazo del Contrato de Gestión.

Sin perjuicio de la prórroga automática ya establecida en el Artículo 4.2, el plazo del Contrato de Gestión podrá ser renovado o extendido, mediante resolución de la ANP, con la aprobación del Poder Ejecutivo.

La renovación o extensión podrá ser solicitada en cualquier momento por el Contratista mediante comunicación escrita a la ANP.

El conceder o no la prórroga es potestad de la Administración. En caso de que la ANP estime conveniente la prórroga del Contrato de Gestión, el Contratista y la ANP acordarán el tiempo de extensión considerando las inversiones extraordinarias que se hubieren realizado, el Canon por el período de

renovación, las nuevas inversiones a realizar, así como las otras condiciones que sean pertinentes para la extensión.

Si después de recibida la solicitud de renovación y a TRES (3) meses del vencimiento del plazo del Contrato de Gestión, no se llega a un acuerdo que satisfaga a ambas partes, la ANP quedará en libertad de efectuar un llamado de licitación para efectuar la gestión integral de la Terminal. En ese caso el Contratista estará obligado a continuar con la prestación de los servicios incluidos en este Régimen, hasta por un período de UN (1) año a contar de la fecha de finalización del Contrato de Gestión, en las condiciones contractuales y siempre que la ANP así lo disponga.

4.32 Subcontratos.

La ANP no será responsable de ninguna forma de los subcontratos que el Contratista suscriba para el cumplimiento de sus cometidos.

El Contratista deberá consignar en la suscripción de cada subcontrato: (i) la total independencia de la ANP en dicha relación contractual; (ii) la posibilidad de extinción del contrato entre ANP y el Contratista, sin responsabilidad alguna para la ANP respecto de dicho subcontrato; y (iii) la posibilidad del rescate del Contrato de Gestión por parte de ANP.

SECCION 5. EXTINCION, LIQUIDACION Y RESCATE DEL CONTRATO.

5.1 Extinción del Contrato de Gestión.

El Contrato de Gestión se extinguirá por las causas siguientes:

- (1) Cumplimiento del plazo y sus prórrogas
- (2) Rescisión por incumplimiento muy grave del Contratista de las cláusulas contractuales (Numeral 5.2).
- (3) Rescate por la ANP (Numeral 5.4).
- (4) Liquidación judicial, promoción de concurso, intervención u otras situaciones similares que afecten a la persona jurídica contratista.
- (5) Mutuo acuerdo fundado entre la ANP y el Contratista, en tanto exista aprobación del Poder Ejecutivo.
- (6) Por efecto de la aplicación de una sanción firme por falta muy grave, que comporte la pérdida de la autorización del Contratista para operar en el puerto en forma permanente y definitiva.

5.2 Rescisión por incumplimientos del Contratista.

5.2.1 El incumplimiento, por acción u omisión imputable al Contratista, durante CINCO (5) años consecutivos, de la obligación de captar y atender la demanda mínima que se establece seguidamente, será causal de rescisión del Contrato de Gestión sin que el Contratista tenga derecho a indemnización alguna.

A tales efectos, la demanda mínima a considerar será la siguiente:

*Demanda Mínima del Período*_{i+1} = *Demanda Mínima del Período*₍₀₎ × (1 + *IDM*₍₀₎)

Donde,

- el *Período*_i es el año comprendido de 12 de junio a 11 de junio
- el *Período*₁ es el período de 12 de junio 2021 a 11 de junio 2022
- el valor de la *Demanda Mínima del Período*₍₀₎ es 200,000 relacionado al período de 12 de junio 2020 a 11 de junio 2021.
- *IDM*₍₀₎ = 50% variación PBI UY_(0 a i) + 25% variación PBI ARG_(0 a i) + 25% variación PBI BRA_(0 a i)
- los datos de PBI según la publicación más reciente según estadísticas oficiales.

La *Demanda Mínima* no podrá superar el 50% de la capacidad de la Terminal establecida en el Artículo 3.5.5 del presente Decreto.

En caso de que se autorice la instalación de una segunda terminal especializada de contenedores bajo las condiciones previstas en el numeral 3.5.4. el IDM deberá distribuirse en partes iguales.

Durante la vigencia de la concesión, la ANP comunicará al Contratista antes el 30 de diciembre de cada año el cálculo de la *Demanda Mínima del Período* que culmina el 11 de junio del siguiente año.

La cifra comprende a contenedores (cajas), llenos y vacíos, en operaciones de carga y/o descarga, independientemente del tipo de operación.

En caso que la evolución tecnológica dé lugar a cambios sustanciales en la tipología o tamaño de los contenedores, se acordará una relación de equivalencia a los efectos del cumplimiento de los volúmenes de demanda mínima a cumplir.

La obligación de captar y atender tal demanda mínima solamente se considerará incumplida cuando ello se deba a acción u omisión imputable al Contratista. A modo de ejemplo no podrá ser considerado imputable al Contratista las decisiones administrativas de países de la región que obstaculicen el trasbordo de contenedores en Montevideo o la no aplicación estricta de la normativa portuaria en lo relativo a las operaciones en materia de contenedores, como el Artículo 72 del Decreto 183/001, y/o a la utilización de los espacios en el recinto portuario - Artículo 11 Literal B de la Ley No 16.246.

5.2.2 Asimismo, el incumplimiento muy grave y reiterado de las obligaciones del Contratista, podrá determinar la rescisión del contrato.

Quando se compruebe un incumplimiento muy grave, el Contratista deberá ser intimado a corregir dicho incumplimiento y se le otorgará un plazo no menor a 90 días para la adecuación de su conducta. La reiteración de infracciones tipificadas como "muy grave" producidas dentro del plazo de la prescripción y cuya reiteración puede ser causal de rescisión son las siguientes:

(1) Deficiente conservación, en forma reiterada, de las áreas e instalaciones objeto de la gestión, u omisión de efectuar las reparaciones y mantenimiento necesarios, de acuerdo con lo que se establece en el Numeral 4.20.

(2) Realización reiterada por el Contratista de actividades no autorizadas por la ANP en el área de la Terminal, así como ocupación o uso de la misma contrarios a los términos del contrato.

(3) Atraso en el pago del Canon, compensaciones previstas o liquidaciones reguladas contractualmente, de acuerdo a lo que se establece en el Numeral 4.16.

(4) Declaración de concurso del Contratista o su solicitud de disolución y consecuente liquidación societaria.

(5) No respetar, en forma reiterada y debidamente verificada por la ANP, el máximo estipulado en los PRECIOS por sus servicios, realizando cobranzas que no respetan la cláusula 4.13 (*Precios y Tarifas*) o que no se soporten en la documentación y con el suficiente grado de desagregación, como se establece en el Numeral 4.17, o trasladar al usuario los sobrecostos a que se refiere el Reglamento de la Ley de Puertos (Artículo 58).E

(6) Incorrecta e ineficiente prestación de los servicios en forma reiterada o que existan discriminaciones en los mismos, verificadas directamente por la ANP (Numeral 4.22).

(7) Comisión de actividades ilícitas contrarias a la legislación nacional en general y aduanera en particular, aprovechando el libre acceso a la zona portuaria.

(8) Destrucción o grave daño de los bienes objeto de la Terminal de acuerdo con lo dispuesto en el Numeral 5.5.

(9) Pérdida de la habilitación como empresa prestadora de servicios portuarios a la mercadería, que le faculta para prestar los que son objeto del Contrato de Gestión.

(10) Atrasos superiores a SEIS (6) meses en la presentación del "Plan de Inversiones" imputables al Contratista.

(11) Incumplimiento en tiempo y forma de las inversiones, o atrasos superiores al CINCUENTA POR CIENTO (50%) en los plazos de ejecución de las inversiones previstas en el "Proyecto Ejecutivo" según fueran aprobados, excepto en los casos en que los incumplimientos que no sean imputables al Contratista.

(12) No cumplir, durante CINCO (5) años consecutivos, con los estándares mínimos establecidos en el Numeral 4.26.

(13) No mantener la "Garantía de Cumplimiento de Contrato".

5.3 Liquidación del Contrato de Gestión por rescisión.

Adoptada la resolución rescisoria por la ANP cuando corresponda, ésta será elevada para su aprobación por el Poder Ejecutivo. La resolución será notificada al Contratista por los medios que se establezcan en el contrato, comunicando tanto la resolución de la ANP que declara rescisión como su correspondiente aprobación por el Poder Ejecutivo.

Operada la rescisión del Contrato de Gestión por incumplimiento del Contratista, la Administración Nacional de Puertos procederá a ocupar el área y

tomar posesión de los bienes concedidos, labrándose la correspondiente Acta de Recepción de las Instalaciones con noticia al Contratista tal como se establece en el Numeral 5.6.

La rescisión del Contrato de Gestión, derivada del incumplimiento del Contratista comporta la ejecución inmediata, a favor de la ANP, de la Garantía de Cumplimiento de Contrato. Sin embargo, la ejecución de esta Garantía no impedirá que la ANP reclame la recuperación del valor total de los daños y perjuicios que hubiese sufrido como consecuencia del incumplimiento por parte del Contratista.

Seguidamente se liquidarán todas las obligaciones pendientes del Contratista, derivadas del Contrato de Gestión. En la liquidación se incluirán, entre otros, los siguientes conceptos:

(a) El valor de los desperfectos y deterioros que le sean imputables, que presenten las obras e instalaciones según tasación de Perito Idóneo y que no deriven del uso normal.

(b) El importe de todos los créditos que tuviese la ANP contra el Contratista.

Practicada la liquidación y una vez notificada la misma al Contratista, éste deberá satisfacer su importe dentro del plazo de TREINTA (30) días hábiles. Transcurrido dicho plazo la ANP podrá hacer efectivo su crédito por la vía judicial.

5.4 Rescate del Contrato de Gestión por la ANP.

La ANP, con la aprobación del Poder Ejecutivo, podrá proceder al rescate de la gestión de la Terminal cuando existan razones fundadas de interés público que lo hagan necesario o conveniente, mediante justa e integral indemnización al Contratista.

En caso de rescate, se restituirá al Contratista: (i) la Garantía de Cumplimiento de Contrato; (ii) el valor de los bienes no amortizados adquiridos o construidos por el Contratista conforme a los Programas de Inversiones aprobados por ANP; y (iii) un lucro cesante equivalente a la suma de los beneficios netos del Contratista durante los últimos cinco (5) ejercicios, o durante tantos ejercicios inmediatos anteriores como faltaren para la expiración del plazo del contrato, lo que fuere menor. Asimismo, se transferirán a la ANP sin costo para ésta, los contratos celebrados por el Contratista que sean necesarios para la gestión integral de la Terminal. A este fin, en los contratos que celebre el Contratista deberá advertirse la posibilidad del rescate del Contrato de Gestión.

5.5 Destrucción de las instalaciones de la Terminal.

La destrucción o grave daño de todas o de la mayor parte de las instalaciones y locales por incendio u otros accidentes, que impida la prestación de los servicios, siempre que se deban a caso fortuito o fuerza mayor, dará derecho al Contratista a optar entre la extinción del Contrato de Gestión sin indemnización

alguna y sin pérdida de su Garantía de Cumplimiento de Contrato, o la reconstrucción de las obras en la forma y plazo que se acuerde con la ANP, sin que, en este último supuesto, se altere el plazo del Contrato de Gestión.

En caso de que se opte por la extinción del Contrato de Gestión, quedarán a favor de la ANP las posibles indemnizaciones de compañías de seguros por el siniestro ocurrido a bienes inmuebles o muebles propiedad de la ANP.

Si la destrucción ocurriese por dolo o culpa del Contratista o personas que de él dependan, la opción de rescisión del Contrato de Gestión corresponderá a la ANP, la que podrá, en todo caso, obligar al Contratista a la reconstrucción de las instalaciones, sin perjuicio de las demás responsabilidades que le fueran exigibles. En caso de rescisión, ésta será con pérdida de la Garantía del Contratista.

5.6 Devolución de las instalaciones a la ANP.

Al finalizar el plazo contractual, la Administración accederá a la plena disposición del área otorgada, los bienes, construcciones e instalaciones fijas o móviles. Las obras y equipos incorporados por el Contratista pasarán a ser propiedad de la ANP.

En caso de que las construcciones, instalaciones o equipos resulten obsoletos por el avance tecnológico o no interesen a la Administración, ésta podrá optar entre requerir al Contratista su retiro o la demolición parcial o total de lo construido o instalado. En el supuesto que el Contratista no actuará en consecuencia, la ANP podrá proceder subsidiariamente, por sí o a través de terceros y a cargo de aquél.

Una vez concluido el plazo del Contrato de Gestión, las áreas, bienes e instalaciones deberán ser devueltas en las mismas condiciones en que fueron entregadas, salvo el razonable desgaste por el uso legítimo.

El Contratista dispondrá de un plazo máximo de CIENTO OCHENTA (180) días calendario, contados a partir del término del plazo del Contrato de Gestión, para la entrega de las instalaciones limpias y en perfectas condiciones. Durante ese plazo se deberán tomar las providencias para proseguir con la prestación de los servicios y con el cumplimiento de las obligaciones que se derivan del contrato.

De la recepción de las instalaciones por parte de la ANP se labrará la correspondiente Acta de Recepción de las Instalaciones (acta notarial) en presencia del Contratista o de su representante, si compareciere. En esta Acta se reseñará el estado de conservación de los bienes devueltos a la ANP, especificándose los deterioros que presenten. Si existiesen deterioros no imputables al desgaste natural por el uso legítimo, el Acta servirá de base para la determinación del importe de las reparaciones necesarias, que se exigirá al Contratista.

En el caso que el Contratista haya realizado inversiones o reinversiones a efectos de mejorar el rendimiento y nivel de servicio de la Terminal, con aceptación de la ANP, que no alcancen a amortizarse en el plazo del Contrato de Gestión, el Contratista recibirá de la ANP la compensación pertinente, de acuerdo a lo que surja del cuadro de amortización de los bienes que previamente hubiera sido acordado por las partes.



ANEXOS AL "REGIMEN DE GESTION"

ANEXO A. CARACTERISTICAS DE LA TERMINAL Y EQUIPAMIENTO.

A1. Límites de la Terminal.

El área que la ANP pone a disposición del Contratista para posibilitar el desarrollo de la Terminal, se presenta en el plano "Área de Gestión – Concesión Terminal Cuenca del Plata – Setiembre 2020".

Dicha área ocupa el espacio delimitado por los siguientes puntos:

- A – B: extremos Este (A) y Oeste (B) respectivamente del frente de atraque del muelle de Escala;
- B – C: extremos de la recta que une el extremo Oeste del Muelle de Escala (B) con un punto sobre el borde Norte del pavimento de la escollera Sarandí, ubicado 120 metros del extremo Oeste de la misma (C);
- C – D: extremos de la recta que une el punto C con el punto de intersección del borde Norte del pavimento de la escollera Sarandí con el cerco perimetral del recinto portuario sobre la Rambla República de Francia (D);
- D – E: extremos del tramo curvilíneo del cerco perimetral del recinto portuario sobre las Ramblas República de Francia y 25 de Agosto de 1825 desde la escollera Sarandí (D) hasta el punto de intersección del mismo con la línea de los portones interiores del Acceso Maciel (E);
- E – F: extremos de la recta que une el punto E con la esquina Noroeste del Acceso Maciel (F);
- F – G: extremos de la recta que une el punto F con el extremo Sur del tramo recto del cerco perimetral que separa a la Terminal del área naval (G);
- G – H – I – J - A: puntos del cerco perimetral que separan la Terminal de la zona ocupada por la Armada Nacional hasta el extremo Este del Muelle de Escala.

A2. Áreas y longitud de muelle.

La superficie actual de la terminal tiene un área de 32.59 hectáreas.

La longitud del muelle existente es de 638 metros, con 288 metros de calado máximo a pie de muelle de 10 metros y 350 metros con capacidad para alcanzar un calado máximo a pie de muelle de 14 metros.

A3. Infraestructura e instalaciones.

La estructura del denominado Muelle de Escala entre las bitas 2 y 10 (ejecutada en el período 1923-1932, conjuntamente con los muelles de la Dársena Fluvial) se describe en los planos de la ANP N° 2186 y N° 5161 y está compuesta por pilas (cajones de 15 x 6 m) de hormigón, rellenos de arena, que

se apoyan sobre terraplenes de piedra y arena. Los pilares están colocados
 PRESIDENCIA DE LAS SECCIONES DE LA ESCALA 17 m entre ejes; doce de ellos (26 al 37) orientados con la dimensión
 Escritanía de costa mayor paralela al muelle y fundados a la cota -10,50 m y los cinco restantes (38
 al 42) girados 90° respecto a los anteriores y fundados a -11,50 m.

Los planos de la ANP N° 13.976 a N° 13.986 corresponden a la obra de ampliación y refuerzo del muelle de Escala, ejecutada entre los años 1982 a 1987 para la instalación de la grúa de muelle portacontenedores.

La estructura del denominado Muelle de Escala entre las bitas 201 y 212 (ejecutada en el período 2007-2010) está compuesta por pilotes metálicos rellenos con hormigón, de 1.2m de diámetro y colocados a 6m entre centros y superestructura de hormigón premoldeado o colocado en sitio. El pavimento de la terminal es de hormigón compactado a rodillo y de adoquines de hormigón.

A4. Accesos.

El ingreso/egreso de contenedores por vía terrestre en camiones, desde/hacia el recinto aduanero nacional hacia/desde la Terminal, se efectuará por el Acceso Maciel y por el Acceso Washington. El Acceso Maciel no pertenece a la Terminal. El Contratista podrá prever que el acceso funcionará exclusivamente para la Terminal, en lo que respecta a los portones contiguos al área concedida-

El acceso por vía terrestre en ferrocarril se efectuará desde el recinto portuario, por otro acceso a la Terminal, contiguo al anterior e interno a dicho recinto. La Terminal cuenta con un acceso ferroviario que llega hasta 50 metros del muelle y tiene dos desvíos dentro de la playa.

A5. Instalaciones eléctricas en el área de la Terminal.

- LM
- (a) El suministro de energía eléctrica al Contratista es realizado por ANP desde su red eléctrica por medio de dos ternas alimentadas en 31,5 KV instaladas por el Contratista entre la E.E. N°2 de la ANP y la S.E. 7 del Contratista dentro de su área de gestión y por un servicio en baja tensión (380 V) desde la E.E. 03 de la ANP, ubicada dentro del recinto de la Terminal.

Las mejoras realizadas por el Contratista en la acometida eléctrica a la Terminal le permiten atender, con sus instalaciones actuales, en 31,5 KV hasta 18.000 KVA.

- R
- (b) Tensiones de suministro. Se utilizan las siguientes tensiones: 380 VAC (3 P + N), 50 HZ; 6,3 KV, 50 HZ; 31,5 KV, 50 HZ.

- (c) La ANP puede suministrar con sus instalaciones actuales las siguientes potencias máximas:

- E.E. N°2: en 31.5 KV, hasta la capacidad nominal de la acometida eléctrica a la Terminal (18.000 KVA);

- S.E. Grúa Portacontenedores (03 02): en 380 VAC, 200 KVA para tomas de muelle y otros.
- S.E. Interna (03 04): en 380 V, dos transformadores de 500 KVA para contenedores refrigerados y de 200 KVA para iluminación y otros servicios.

(d) El Contratista deberá designar una firma instaladora autorizada, categoría A, según el reglamento de UTE vigente. Será responsabilidad de la firma instaladora y de su técnico solidariamente, la calidad y seguridad de las instalaciones eléctricas conectadas y a conectarse a la nueva red de la ANP, así como los eventuales daños y perjuicios emergentes.

(e) Los proyectos de nuevas instalaciones y de las modificaciones de las existentes, deberán ser presentadas ante la ANP y UTE para su aprobación, previo a su ejecución, admitiéndose la eventual conexión directa a la red de UTE en caso que los requerimientos de potencia de la Terminal excedan las posibilidades de las instalaciones de la ANP. Los criterios de diseño serán los ya utilizados en la nueva red eléctrica de la ANP.

(f) Serán de cargo del Contratista todos los gastos, sin excepción, emergentes de las ampliaciones y modificaciones, así como del mantenimiento y la operación de su red interna.

(g) Por razones de seguridad industrial, el Contratista no tendrá acceso a la Estación N° 3 y a las Subestaciones 03 02, 03 03 y 03 04, las cuales serán operadas y mantenidas por la ANP.

La ANP deberá tener libre acceso a las Estaciones y Subestaciones mencionadas, y al resto de las instalaciones interiores.

(h) El Contratista deberá someter a aprobación de la ANP toda construcción cercana a la Estación N° 3 y a las Subestaciones, para permitir las futuras ampliaciones que pueda disponer la ANP y por razones de seguridad. Asimismo, se deberá dejar libre una calle de acceso rápido a cada uno de los lugares mencionados.

(i) La ANP entregó en el año 2001 la Terminal con:

- Una instalación nueva para contenedores refrigerados, con 126 tomas de energía eléctrica apropiadas para dicho uso, de 32 A c/u;
- Una instalación nueva de 4 tomacorrientes industriales de 125 A, 380 VAC c/u, ubicadas a lo largo del Muelle de Escala.

(j) Será de cargo del Contratista el suministro y la instalación de contadores de energía activa y reactiva e interruptor general de acuerdo al reglamento de la UTE vigente, en cada punto de suministro.

(k) El Contratista deberá realizar el mantenimiento periódico de las columnas de iluminación existentes, dispuestas en la Terminal. El Contratista deberá

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Escribanía de Gobierno
toma bajo su responsabilidad la instalación y mantenimiento de pararrayos de acuerdo a la normativa vigente.

(l) Todas las instalaciones eléctricas deberán ser entregadas al fin del Contrato de Gestión, en condiciones normales de uso, salvo el desgaste que sea consecuencia de su uso legítimo.

(m) En el caso de instalación de nuevo equipamiento eléctrico, el arranque de los motores deberá cumplir la reglamentación de UTE vigente.

Toda obra suplementaria que se desee realizar para servicios no detallados aquí queda a cargo del Contratista, así como las obras y los suministros correspondientes para la medición de energía tomada de las redes de ANP.

En particular quedan a cargo del Contratista las canalizaciones subterráneas a tales efectos.

Un

D

ANEXO B. GLOSARIO.

A los efectos del presente Régimen son aplicables las siguientes expresiones y definiciones, que se detallan con sus correspondientes significados:

AREA ESPECIALIZADA

Espacio físico que forma parte de una Terminal Especializada

CANON

Monto que el Contratista pagará a la ANP por el Contrato de Gestión celebrado, en un período determinado, como contraprestación por los bienes que la ANP pone a su disposición.

CAPITAL INTEGRADO

Capital efectivamente aportado por los accionistas.

CONTRATISTA

Sociedad Anónima que ha procedido a la celebración del contrato de gestión integral de la Terminal con la ANP, una vez que éste ha sido aprobado por el Poder Ejecutivo.

CONTRATISTA OPERADOR DE TERMINAL

El Contratista, una vez que ha asumido la gestión integral de la Terminal.

GESTION INTEGRAL DE LA TERMINAL

Objeto del Contrato de Gestión integral, que impone obligaciones y responsabilidades al Contratista Operador de Terminal. Incluye las actividades de explotación comercial, administración, construcción y conservación de la Terminal, así como toda otra tarea o servicio principal o accesorio, necesario o conveniente para el puntual cumplimiento del contrato.

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.

LEY DE PUERTOS

Ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992.

OPERADOR ESPECIALIZADO

Empresa con experiencia en gestión integral de Terminales de Contenedores, vinculada al Contratista mediante un contrato específico.

PATRIMONIO NETO

Activo total menos pasivo total.

PRECIO

PRESENCIA DE LA **Monto percibido por el Contratista por los servicios portuarios que brinde.**

Escribanía de Gobierno

PRECIO MAXIMO

Precio máximo estipulado por el Estado para cada servicio a prestar en el ámbito de la gestión integral de la Terminal.

PLAN DE INVERSIONES

Proyecto de Inversión elaborado por el Contratista Operador de Terminal y aprobado por la ANP, que incluirá las inversiones a cargo del Contratista para un período móvil de QUINCE (15) años, revisado cada CINCO (5) años.

REGLAMENTO DE LA LEY DE PUERTOS

Decreto N° 412/992, de 1 de setiembre de 1992, reglamentario de la Ley de Puertos.

REGLAMENTO DE OPERACIONES PORTUARIAS (ROP)

Reglamento de operaciones portuarias y Capitanía de Puerto. Decreto N° 183/994, de 28 de abril de 1994.

REGLAMENTO DE PUERTO LIBRE

Reglamento de los Puertos Libres Uruguayos y de su relación con los órganos de control del Estado. Decreto N° 455/994, de 6 de octubre de 1994.

REMOVIDO

Movilización de contenedores en el buque, con o sin utilización del muelle, a efectos de ordenar la estiba y permitir las tareas de carga y descarga.

TARIFA

Monto percibido por la ANP en contraprestación por sus servicios.

TERMINAL ESPECIALIZADA DE CONTENEDORES

Área 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.

TRANSBORDO

Desembarque y embarque de mercaderías que arriban al puerto y salen de él por vía marítima o fluvial, sin abandonar el recinto portuario.

TRANSITO

Entrada y/o salida de mercaderías por vía marítima, fluvial o terrestre al recinto aduanero nacional, procedentes de y con destino a otro país o recinto aduanero.

ZONA DE INFLUENCIA DEL PUERTO DE MONTEVIDEO

Superficie de agua y álveos comprendidos dentro del Departamento de Montevideo y su costa, excluyendo el puerto deportivo de Punta Carretas.

ANEXO C. REGIMEN SANCIONATORIO (Reglamento de Ley de Puertos).

ARTICULO 18º. Potestad sancionatoria. Infracciones al reglamento.

Respecto de los Concesionarios, permisionarios o personas autorizadas, la potestad sancionatoria de la Administración es de principio, no requiere texto expreso y está sujeta a las limitaciones que imponen los principios de razonabilidad, proporcionalidad y adecuación al fin y las que surgen de la Constitución y la ley.

A los efectos se definen como infracciones, las acciones u omisiones contrarias a lo prescrito en la Ley 16.246, su reglamentación y normas generales y particulares, que signifiquen incumplimiento de las disposiciones de organización, funcionamiento, preservación y uso de bienes públicos, de derechos de terceros, de la libre competencia en su caso, de la seguridad y tráfico marítimos o de la preservación del medio ambiente y cualquier otra que sea de aplicación.

Sin perjuicio de lo anterior y como norma de buena administración, el régimen sancionatorio contendrá al menos la clasificación de las categorías de infracciones y sus sanciones correspondientes, de acuerdo a lo que se especifica en el presente reglamento, así como la tipificación de las infracciones de ocurrencia más usual en la actividad. Asimismo contendrá la determinación del órgano u órganos en los que resida la potestad sancionatoria.

Los tipos de infracciones a considerar, que lo serán con carácter general para cualquier norma en que se contemplen, se clasificarán dentro de la gradación siguiente:

- A) LEVES: Serán aquéllas acciones u omisiones que no tengan la consideración de graves o muy graves.
- B) GRAVES: Serán aquellas acciones u omisiones que no tengan la consideración de muy graves y supongan: la reiteración de una determinada infracción leve antes del plazo establecido para su prescripción; lesiones a personas que motiven su incapacidad laboral por un período inferior a veinte (20) días; daños o perjuicios superiores a doscientas (200) UR e inferiores a mil (1.000) UR; la realización de actos contrarios a la libre competencia; la puesta en peligro de la seguridad de la infraestructura o instalaciones portuarias, del buque o de la navegación, según el criterio de la Autoridad competente.
- C) MUY GRAVES : Serán aquellas acciones u omisiones que supongan: la reiteración de una determinada infracción grave antes del plazo establecido para su prescripción; lesiones a personas que motiven su incapacidad laboral por un período superior a los veinte (20) días; daños y perjuicios superiores a

las mil (1.000) UR; la realización de actos contrarios a la libre competencia, en forma repetida o que afecten a la prestación de servicios directos a los buques, a las mercaderías o al pasaje; la puesta en grave peligro de la seguridad de la infraestructura o instalaciones portuarias, del buque o de la navegación, según el criterio de la Autoridad competente.

La expresión conceptual de las infracciones contenidas en los incisos anteriores, no tiene carácter exhaustivo sino meramente enunciativo. La Administración, de conformidad con lo establecido en el inciso primero de este artículo, podrá incluir en la clasificación que estime adecuada, cualquier acción u omisión que, a su juicio, sea constitutiva de infracción.

ARTICULO 19°. Infracciones. Prescripción. Reincidencia.

Los plazos de prescripción de las sanciones impuestas por infracciones cometidas serán:

- A) Seis meses, para las infracciones leves.
- B) Tres años, para las infracciones graves.
- C) Cinco años, para las infracciones muy graves.

A los efectos de aplicación del régimen disciplinario o sancionatorio, se entenderá incurso en reincidencia el infractor que acumule tres infracciones de un mismo tipo, (leves, graves o muy graves) dentro del período de prescripción correspondiente.

Para el cómputo del período de prescripción de infracciones y si existe una del mismo tipo, previa y no prescrita cuando se cometió la segunda, se considerará para ambas el período de prescripción de ésta, a efectos de reincidencia.

La reincidencia en infracciones de carácter muy grave dará lugar, en todo caso, a la pérdida definitiva de la concesión, permiso o autorización, sin perjuicio de que esta sanción pueda imponerse por la sola gravedad de una infracción, ni de otras responsabilidades de tipo económico o penal en que se pudiera haber incurrido.

ARTICULO 20°. Sanciones. Régimen.

Para la aplicación de sanciones de mayor o menos gravedad, dentro de un grado determinado, la Autoridad Portuaria tendrá especialmente en cuenta la posible habitualidad del infractor.

Cuando una sola acción u omisión implique dos o más infracciones, se tomará en consideración sólo aquélla que comporte la sanción de mayor grado, teniendo en cuenta las demás como circunstancias a considerar para la determinación del quantum de la sanción y sin perjuicio del cómputo de todas ellas a efectos de quedar incurso en posible reincidencia en un tipo determinado.

Handwritten signature and initials

Cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito, se dará cuenta además a la Autoridad competente, sin perjuicio de continuar el procedimiento sancionatorio o disciplinario interno.

En el caso de sanciones que comporten la suspensión de actividades, inhabilitación o pérdida de concesión, autorización o permiso, la Autoridad competente impedirá el ingreso del sancionado al recinto portuario, durante el tiempo en que la sanción esté vigente.

La iniciación del procedimiento sancionatorio no exonerará al posible infractor del cumplimiento inmediato de otras medidas administrativas dictada por la Autoridad Portuaria tendientes a asegurar y mantener la continuidad de la operación y actividad portuarias, la seguridad y el tráfico marítimos, la prevención de la contaminación del medio ambiente y, en general las que afecten a la correcta prestación de servicios portuarios.

En el caso de que de la infracción cometida se deriven daños o modificaciones de las características físicas del medio en que se desarrolla el trabajo, el presunto infractor deberá proceder a la restitución inmediata de las cosas a su estado anterior a la infracción, sin perjuicio de que la Administración Portuaria inicie el procedimiento sancionatorio que corresponda.

Si la resolución que recaiga en el procedimiento sancionatorio exonerare de responsabilidad al imputado, la Administración deberá ordenar, en el mismo acto, las restituciones que correspondieren por el monto de los gastos efectivamente incurridos para efectuar las reparaciones o actos que le hubieren sido impuestos.

Estas sumas deberán ser restituidas actualizadas al momento de su efectivo pago de acuerdo a la variación del Índice de Precios al Consumo, desde la fecha del pago por el afectado, hasta la del efectivo pago por la administración al mismo, con más un interés del seis (6) por ciento anual.

ARTICULO 21º. Sanciones. Régimen de recursos. Depósitos.

Contra las sanciones impuestas por infracciones en la prestación de servicios portuarios, cabrán los recursos contemplados en el Artículo 317 de la Constitución de la República.

Las sanciones impuestas serán efectivas de inmediato, sin perjuicio del recurso a que tenga derecho el sancionado. Cuando las sanciones sean de tipo pecuniario, su importe se depositará en la Administración Portuaria, hasta tanto se resuelva el recurso.

Los depósitos referidos en el inciso anterior, podrán hacerse en las mismas modalidades aceptadas para la prestación de garantías y devueltos, en su caso, en igual forma.

En todo caso, la Administración Portuaria podrá disponer de la garantía o garantías puestas a su disposición por los infractores, en los términos que se

establezcan en el reglamento de operaciones portuarias y sin perjuicio de otras acciones legales a que haya lugar.

ARTICULO 22°. Sanciones aplicables.

Acorde con lo dispuesto en el Artículo 9, inciso tercero de la Ley 16.246 y los criterios anteriores, el reglamento específico y los contratos respectivos establecerán sanciones de distinta magnitud, dentro de cada grado, con los siguientes límites:

A) Para las infracciones leves, multas de cuantía entre cien (100) y quinientas (500) UR, con o sin suspensión temporal de la actividad de la o las personas físicas o jurídicas causantes directos de daño, por un plazo máximo de siete (7) días.

B) Para las infracciones graves, multas entre quinientas (500) y mil (1.000) UR, con o sin suspensión de actividades de la o las personas físicas o jurídicas causantes directas de daños por un período máximo de seis (6) meses y con o sin inhabilitación temporal o pérdida de la concesión, autorización o permiso, en su caso, con igual límite de tiempo.

C) Para las infracciones muy graves, multas entre mil (1.000) y cinco mil (5.000) UR, con suspensión de actividades de la o las personas físicas o jurídicas causantes directas de daño y la inhabilitación o pérdida de la concesión, autorización o permiso, en su caso, por un período entre seis meses y cinco años.

En casos de especial gravedad o reincidencia en este grado, previo informe de la Autoridad Portuaria, el Poder Ejecutivo podrá llegar a imponer la suspensión de la actividad de las personas físicas o jurídicas causantes directas de daños o inhabilitación o pérdida de la concesión, autorización o permiso, en forma definitiva, para alguna o todas las actividades y servicios portuarios, pudiendo alcanzar tanto a las empresas, como a los integrantes de sus directorios e incluso a sus accionistas o integrantes del capital.

mi

R

ANEXO D. INVERSIONES COMPROMETIDAS

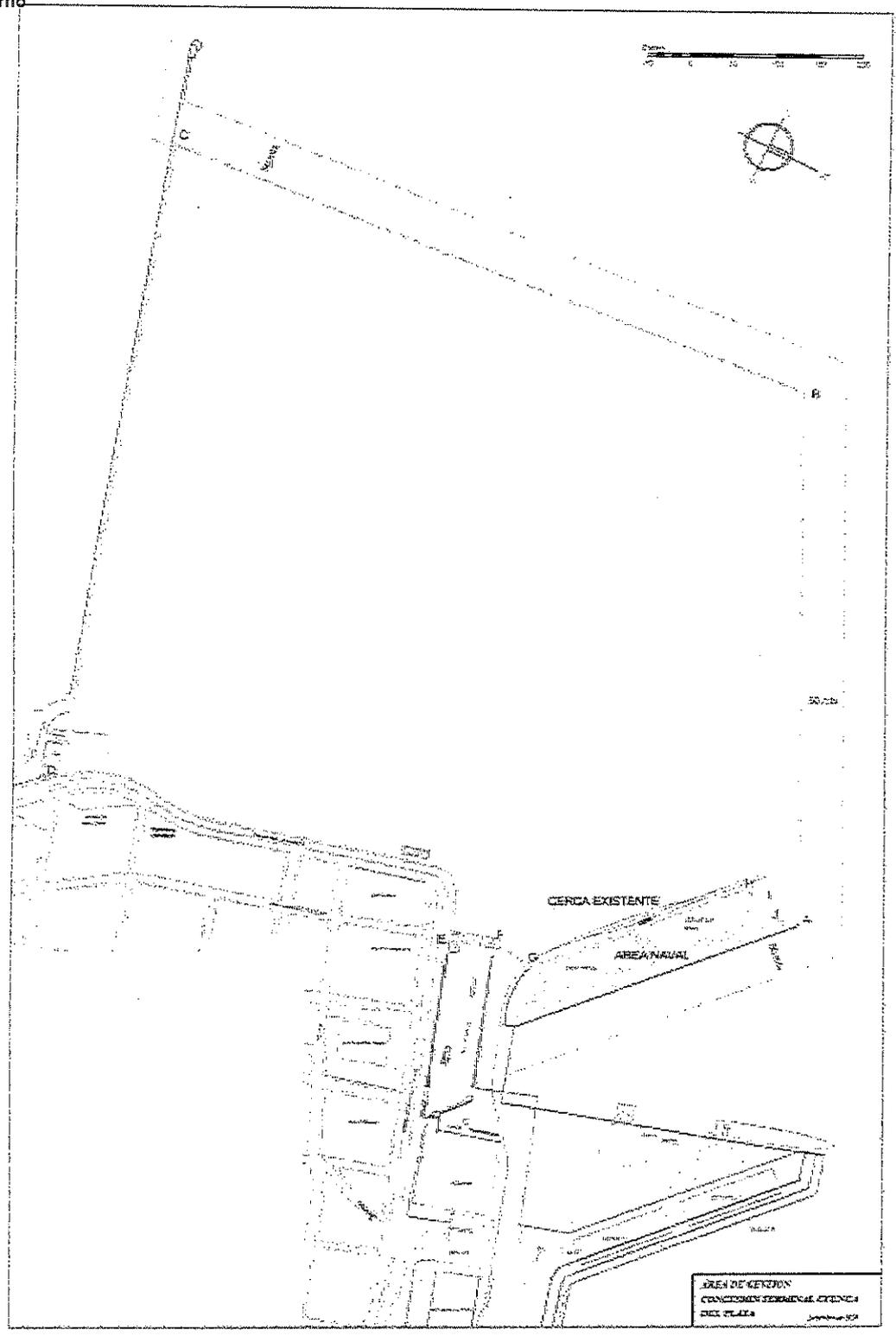
PROYECTO DE INVERSIÓN

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 la misma.

ANEXO E. MAPA DE AREA DE CONCESION



Una

R

ANEXO F REGIMEN DE SOLUCION DE CONTROVERSIAS

ANEXO VI

SISTEMA DE RESOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

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 -

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Escribanía de Gobierno
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.

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.

La primera reunión se desarrollará de la manera siguiente:

Escritanía de Gobierno

- *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.*

Un

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.

Ø

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

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA **ANEXO G SERVICIOS, PRECIOS MAXIMOS Y PLAZOS MINIMOS.**
 Escribanía de Gobierno

DENOMINACIÓN		UNIDAD	Año Base	Año 2021*
M1	Uso de muelle (incluido amarre y desamarre)	US\$/me.h	1,1	Libre
--	Suministros; recolección de residuos	--	Libre	Libre
TC1	Transferencia bodega-muelle o muelle-bodega (incluyendo operaciones auxiliares necesarias)	US\$/c	60	Libre
TC2	Movilización muelle-playa o playa-muelle	US\$/c	40	Libre
TC3	Recepción o entrega	US\$/c	20	29,14
TCR	Removido (abordo o buque-muelle-buque)	US\$/c	100	Libre
DLD	Depósito libre para contenedor desembarcado	días	Mínimo 3	Mínimo 3
DLE	Depósito libre para contenedor embarcado	días	Mínimo 3	Mínimo 3
DLT	Depósito libre trasbordo	días	Mínimo 5	Mínimo 5
DLV	Depósito libre vacíos	días	Libre	Libre
DP	Depósito playa	US\$/TEU.día	Libre	Libre
CFS1	Consolidación/ desconsolidación (carga unitizada)	US\$/TEU	Libre	Libre
CFS2	Consolidación / desconsolidación (carga suelta)	US\$/TEU	Libre	Libre
TRF	Tomas "reefer" (eléctricas)	US\$/TEU.día	30	43,72
SA	Suministro agua	US\$/m3	" + 10% " tarifa ANP	" + 10% " tarifa ANP
SE	Suministro electricidad	US\$/Kwh	" + 10% " tarifa ANP/UTE	" + 10% " tarifa ANP/UTE
--	Limpieza/Reparación de contenedores	--	Libre	Libre

* Valores vigentes a partir del primer día del mes siguiente a la publicación en el Diario Oficial del presente decreto

ANEXO H MODELO DE MODIFICACIÓN DEL CONTRATO DE GESTIÓN

MODIFICACIÓN DE CONTRATO. En Montevideo, el ___ de ____ de 2020
POR UNA PARTE: La Administración Nacional de Puertos (en adelante ANP),
con domicilio en Rambla 25 de Agosto de 1825 N° 160, Piso 2, de la ciudad de
Montevideo, representada por el señor Presidente del Directorio Dr. Juan
Curbelo asistido del señor Secretario Administrativo ____ y POR OTRA
PARTE: Terminal Cuenca del Plata S.A. con domicilio en Buenos Aires 275 de
la ciudad de Montevideo, representada por el señor Presidente de su Directorio
Sr. Karl Huts (en adelante "el Contratista" o "TCP"), CONVIENEN LA
CELEBRACION DE LA SIGUIENTE MODIFICACIÓN DE CONTRATO:

- PRIMERO: Antecedentes.** I) El 12 de junio de 2001 la ANP y el Contratista
celebraron el Contrato para la gestión de la terminal de contenedores del
Puerto de Montevideo conforme al régimen establecido en el artículo 20 de la
Ley N° 17.243 y el Decreto 137/001 de 25 de abril de 2001 (en adelante "el
Contrato de Gestión").
- II) El Decreto 137/001 de 25 de abril de 2001 ha sido derogado y sustituido por
el Decreto ____ de 2020.
- III) La ANP y TCP han convenido modificar el Contrato de Gestión
considerando el Decreto ____/020 y el Acuerdo celebrado entre la República
Oriental del Uruguay y las Compañías KNG el ____ de 2020.
- IV) Fuera de lo aquí modificado se mantendrán todos los restantes términos del
Contrato de Gestión de 12 de junio de 2001.
- V) El Directorio de la ANP dictó la Resolución ____ disponiendo el
otorgamiento de la presente modificación del Contrato de Gestión.
- VI) El Directorio de TCP aprobó en su sesión de ____ de 2020 el otorgamiento
de la presente modificación del Contrato de Gestión.

SEGUNDO: Modificaciones. Se modifican las siguientes cláusulas del
Contrato de Gestión las que quedarán redactadas de la siguiente forma.

*"SEGUNDO: Objeto. Las partes acuerdan que el Contratista 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 ____/020 de __ de ____ de 2020 , el cual se considera parte integrante de este contrato a todos los efectos."

"TERCERO: Precios máximos. El Contratista cobrará, por los servicios que preste como operador de la Terminal, precios de hasta los montos máximos detallados en el anexo G 'Servicios, Precios Máximos y Plazos Mínimos' establecida en el "Régimen de Gestión" aprobado en el Decreto ____/020 de __ de ____ de 2020, salvo respecto de todos aquellos servicios cuyo precio no se encuentra expresamente limitado en la referida norma."

"SEXTO: Actualización de precios y canon. Los precios máximos a cobrar por el Contratista y el canon que pagará a la ANP, serán actualizados en las condiciones establecidas en el Decreto ____/020 de ____ de 2020."

"OCTAVO: Plazo. El plazo de este contrato es de treinta (30) años contados desde el 12 de junio de 2001 y se prorrogará automáticamente a su vencimiento por cincuenta (50) años".

"DECIMO SEGUNDO: Régimen de Solución de Controversias. Todas las controversias entre las Partes se dirimirán de conformidad al sistema de resolución de controversias establecido en el Artículo ____ del Decreto ____ de 2020."

Y así lo otorgan y firman en el lugar y fecha indicados ut supra en dos ejemplares de un mismo tenor.

Información complementaria:

SERIE **A** N° **099076**
DESCRIPCIÓN DE CARÁCTER INDICATIVO Y ESTIMATIVO DEL PROYECTO DE

INVERSIÓN

Presidencia de la República
 Escribanía de Gobierno

1. Introducción

En los acuerdos formales entre Katoen Natie y el Gobierno para poner fin a la controversia, las partes aceptaron que TCP deberá ejecutar la extensión de la infraestructura portuaria de la Terminal con la construcción de un nuevo muelle, el relleno del área de gestión de la concesión, además de otras obras conexas y compra de equipamientos. Este documento indicativo sirve para mostrar el alcance del proyecto, su inversión estimada y un cronograma indicativo de la construcción. Por ende, es un documento complementario, provisorio, indicativo y estimativo de las nuevas inversiones propuestas.

El proyecto de inversión que comenzará a instrumentarse en forma inmediata luego de firmado el Acuerdo se sustenta en varios puntos importantes que forman parte de los acuerdos alcanzados y que le dan viabilidad y sustento.

Con el proyecto de inversión propuesto, el Puerto de Montevideo tendrá la posibilidad de generar la escala necesaria para mejorar las condiciones y profundizar las ventajas competitivas para el comercio exterior del país. La Terminal desde la ley que la creó y el decreto que reglamentó su régimen de gestión se impuso el objetivo de transformarse en la Terminal de trasbordo de las cargas contenerizadas de la región. Es en este mercado regional donde TCP y el Puerto de Montevideo deben competir fuertemente por ser el centro de trasbordo. Para lograr este objetivo se necesitan fuertes inversiones en infraestructura, en tecnología, en capital humano y sobre todo se necesita que estas inversiones estén concentradas en un punto de encuentro que permita a los buques intercambiar su carga.

Con el nuevo proyecto de inversión la Terminal tendrá la posibilidad de poder operar hasta cuatro buques oceánicos en forma simultánea con alta productividad y será sin dudas el salto a las grandes ligas en el mercado de los trasbordos regionales para el puerto de Montevideo. El proyecto TCP, sumada a la profundidad de 14 metros comprometida por el Uruguay y complementada con su ubicación estratégica en la región pondrán al Puerto de Montevideo en las mejores condiciones para atender la carga de trasbordo de la Hidrovía del Río Paraná, del sur argentino y poniendo a Montevideo con 4 metros más de profundidad que el Puerto de Buenos Aires.

La importante inversión que representa el proyecto es sustentable para TCP y para el país únicamente si se aplica la normativa portuaria vigente, en especial, la Ley de Puertos No. 16.243 del 8 de abril de 1992 y sus decretos reglamentarios de la misma dictados entre 1992 y 1994. Con este conjunto de normas, Uruguay definió, organizó y reguló con una clara misión de transformar al Puerto de Montevideo como el puerto de trasbordo regional que se reflejó en el Plan Maestro y luego en la creación y subasta de Terminal Cuenca del Plata S.A.

En este sentido es de suma importancia la vigencia y el estricto cumplimiento del Reglamento de Operaciones Portuarias que en su Artículo 72 establece que las operaciones de contenedores deben estar concentradas en las áreas especializadas. Este marco jurídico le otorga al Puerto de Montevideo la posibilidad de generar la escala necesaria para financiar importantes inversiones en infraestructura, equipos y tecnología para ofrecer servicios de alta calidad a precios competitivos. Es basado en este marco que el nuevo proyecto de inversión se vuelve a plantear.

El proyecto TCP significará la inversión más grande de la historia del Puerto de Montevideo, será un pilar importante para el crecimiento de la economía del país otorgando competitividad al comercio exterior, generando empleo de calidad y transformándose en un motor esencial para el desarrollo sostenido del país.

2. Descripción del Proyecto

El proyecto de inversión se puede dividir en tres categorías: reclamación al mar, obras civiles y compra de equipos. Los siguientes cuadros resumen los diferentes sub inversiones en las tres categorías mencionadas. Cada una de estas sub inversiones está sujeta a los estudios de factibilidad que

determinarán si las sub inversiones están justificadas y/o si las características de estas sub inversiones cambian.

Al momento de redacción de este documento indicativo, el valor total de la inversión prevista se estima en aproximadamente **USD 455 millones**. Los montos de las sub inversiones son indicativos y van a variar según los estudios de factibilidad, la situación económica, los precios de mercado de los materiales, cambios en las tecnologías, definición más ajustada de los proyectos a ejecutar, negociación con los proveedores y contratistas, evolución de la pandemia, etc...

La siguiente sección presenta un cronograma macro de la ejecución del proyecto de inversión. El objetivo de este cronograma es solamente indicativo y sirve para mostrar el orden de magnitud de los tiempos de ejecución de las diferentes etapas. El cronograma va variar según los resultados de los estudios de factibilidad, los procesos administrativos de aprobación, la evolución de la pandemia, imprevistos en la ejecución, etc ...

Reclamación a la bahía:

Es la fase en la cual se transforman las aproximadamente 22 há. restantes de área acuática de la concesión en una playa de contenedores y muelle para operar los barcos. Por razones técnicas y económicas, esta fase se debe ejecutar de una sola vez (es indivisible).

Tarea / sub inversión	Descripción / Características	Monto estimado de inversión, USD
Dragado de lodos	Dragado con equipo de arrastre y dragas de succión de todo lodo y suelos blandos de resistencia inadecuada en el área.	21.000.000
Relleno de arena	Excavación de arena del Banco Arquímedes, transporte hasta la obra y construcción del relleno que cumpla las condiciones técnicas requeridas por el proyecto.	72.000.000
Excavación de roca hasta la cota -16m (Wharton)	Excavación de la roca en el sector del muelle que se encuentre por encima de la cota -16m Wharton.	43.750.000
Excavación de una trinchera de 50m de ancho en la ubicación del muelle.	Debajo del muelle se deberá dragar una trinchera de ancho mínimo 50m hasta encontrar roca o suelos que cumplan las condiciones de resistencia que requiera el proyecto.	5.000.000
Relleno de la trinchera	Relleno con arena de la trinchera, cumpliendo las condiciones de densidad requeridas por el proyecto.	15.000.000
Enrocado de protección	Suministro y colocación de enrocado de protección del relleno de arena.	10.000.000
Muelle de aproximadamente 700m	Construcción de un muelle de aproximadamente 700m de largo y 45m de ancho, con calado máximo de diseño 14m, con rieles para grúas, equipamiento de defensas, bitas de amarre y señales de balizamiento.	73.000.000
Pavimento de hormigón compactado a rodillo	Pavimento de la playa de contenedores con Hormigón Compactado a Rodillo (HCR).	33.750.000
Servicios auxiliares	Instalaciones de potencia e iluminación, drenaje de aguas pluviales, agua potable y de combate de incendio, comunicaciones, etc.	3.000.000
Escollera de protección adicional	Construcción de escollera de protección adicional.	40.000.000
Duque de Alba (Dolphin)	Construcción de un Duque de Alba (Dolphin)	2.000.000
TOTAL USD		318.500.000

Obras civiles:

Es la fase que implica la construcción de elementos complementarios de superestructura como edificios y otras estructuras fijas.

Tarea / sub inversión	Descripción / Características	Monto estimado de inversión, USD
Profundización del Muelle de Escala	Modificación de la fundación de aproximadamente 100m del Muelle de Escala original para permitir la operación de buques de hasta 370m de eslora y 14m de calado, incluyendo defensas y bitas de capacidad adecuada.	9.375.000

Taller mecánico para equipamiento rodante
SERIE A

Construcción de un taller y de altura suficiente para el mantenimiento del equipamiento rodante.
Nº 099077

2.000.000

Pañol

Construcción de depósito de repuestos y equipos de mantenimiento.

1.500.000

Repavimentar playa de contenedores original (Sha)

Se repavimentarán con Hormigón Compactado a Rodillo (HCR) 5 hós. de la playa de contenedores original, preparando la futura playa de maniobras del ferrocarril.

9.000.000

Edificio admnsitrativo

Construcción de un edificio para alojar las oficinas de control de accesos, HSEQ, IT, data transmisión, sala de capacitación, servidores de IT, ...

500.000

Rediseño de los Accesos Maciel e Intraportuario destinados a contenedores llenos

Rediseño de los Accesos Maciel e Intraportuario destinados al movimiento de contenedores llenos, aumentando la cantidad de cabinas de atención a los camiones y automatizando las instalaciones.

3.000.000

Rediseño del Acceso Washington destinado a contenedores vacíos

Rediseño del Acceso Washington destinado a la operativa de contenedores vacíos.

1.500.000

Mejoras en los Depósitos Logística I y II

Refacción completa de los depósitos logísticos I y II

550.000

Aerogenerador approx 1.8 MW

Suministro e instalación de un aerogenerador ubicado en la Punta de Sayago.

3.250.000

TOTAL 30.675.000

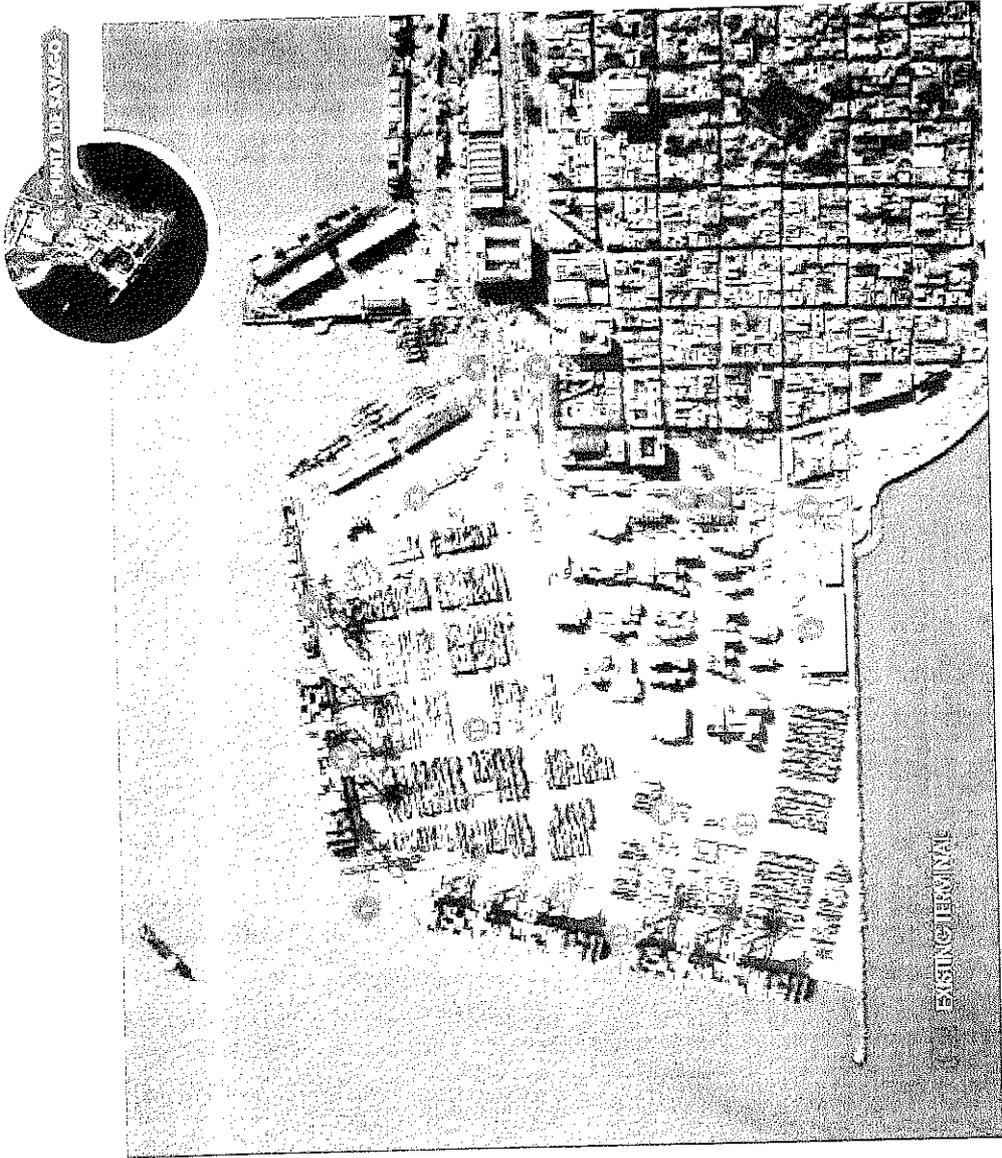
Equipos:

Comprende la compra e instalación de grúas y otro equipomiento (rodante) para la manipulación de contenedores. Esta inversión se realizara según la demanda y necesidades del negocio.

Tarea / subinversion	Descripción / Características	Monto estimado de inversión, USD
STS grúas porticos sobre rieles		80.000.000
Equipamiento rodante (contenedores cargados)	Se estima que la operativa en la ampliación de la terminal requiere la inversión de estos equipos, incluyendo grúas montadas sobre rieles. El momento de la inversión depende de la demanda. Los estudios de factibilidad van a determinar las características de los equipos.	24.000.000
Equipamiento rodante (contenedores vacios)		2.400.000
TOTAL		106.400.000

Handwritten signature

Handwritten signature



In order to support the volume increase and maintain the existing service level, our internal international engineering department identified that following investments will be necessary.

- ① Duque de Alba (Dolphin)
- ② Profundización de muelle de escala
- ③ Repavimentar playa de contenedores original (5ha)
- ④ Edificio administrativo
- ⑤ Rediseño de los accesos Maciel e Intraportuario
- ⑥ Taller mecánico para equipamiento rodante
- ⑦ Deposito de repuestos y equipos de mantenimiento
- ⑧ Rediseño del acceso Washington
- ⑨ Actualización de los depósitos I & II
- ⑩ Relleno de approx. 22ha para un nuevo playa
- ⑪ Muelle Oeste de aprox. 700m y -14m de profundidad
- ⑫ Grúas pórticos en el nuevo muelle Oeste
- ⑬ Compra de equipos rodantes
- ⑭ Aerogenerador

4. Fortalezas del Proyecto

4.1 Objetivo de Terminal Cuenca del Plata

- El proyecto de inversión presentado es necesario para cumplir con la misión establecida en la sección 1.1 del documento complementario del Decreto 137/001, que regula el régimen de gestión de la terminal especializada de contenedores del Puerto de Montevideo:

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

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

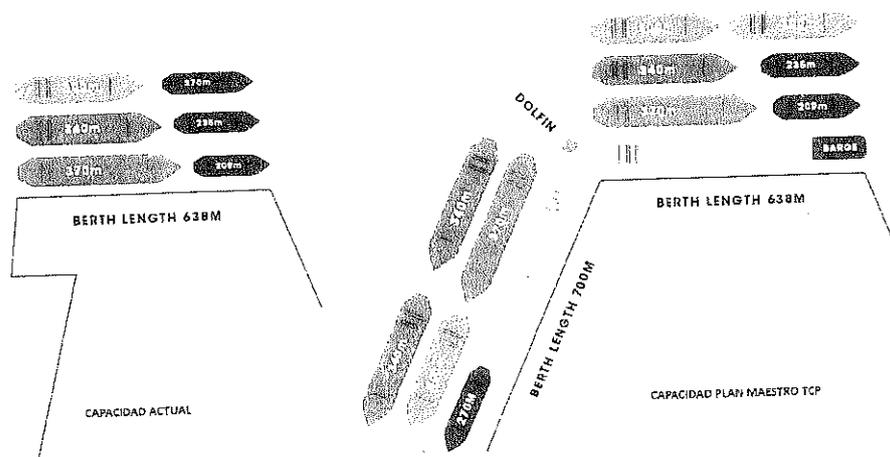
- La Terminal Cuenca del Plata es la única terminal especializada de contenedores en el Puerto de Montevideo y tiene la responsabilidad de tener la infraestructura, tecnología y recursos para cumplir con la misión y visión mencionado en el párrafo anterior.

4.2 Capacidad y productividad de la terminal

- El proyecto de inversión presentado incrementará la capacidad anual de la Terminal de 1.090.000 TEU a más de 2.800.000 TEU.

- La terminal TCP tendrá dos muelles: el ya existente (Muelle de Escala) de 638m (parcialmente con profundidad de 14m) y un nuevo muelle Oeste de aproximadamente 700m (con profundidad de 14m) diseñados para operar la última generación de barcos portacontenedores (referencia: 400m de largo x 58,8m de ancho, y una capacidad máxima de 20.000TEU).

- Los dos muelles incrementarán de manera importante la capacidad de atraques simultáneos. La ilustración más adelante visualiza esquemáticamente las diferentes combinaciones de atraque de diferentes tamaños de barcos. Al lado izquierdo se muestra la capacidad actual que permite atracar un barco de máxima 370m en combinación con una barcaza. Al lado derecho se visualiza las diferentes combinaciones de atraque con barcos de diferentes tamaños. Es importante anotar que la Terminal podrá operar 2 barcos oceánicos de 370m, 1 barco de 300m y una barcaza al mismo momento o 2 barcos oceánicos de 400m y 2 barcazas al mismo momento.



Visualización de puestos de atraque (izquierda: TCP actual | derecha: TCP plan de inversión)

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA el 1º de enero de 2020 la Organización Marítima Internacional (IMO, por sus iniciales en Inglés) obliga a las líneas marítimas a cambiar de combustible pesado a combustible con un bajo contenido de sulfuros para reducir su huella en el medio ambiente. Esta nueva obligación incrementa los costos de combustible de los barcos portacontenedores en 25% promedio. Como consecuencia, las terminales con alta productividad se volverán mucho más importantes en el momento en que las líneas determinen las rutas de los buques portacontenedores y decidan en qué terminales operarán los mismos. Actualmente, la productividad neta promedio del muelle de TCP es 144 movimientos por hora. La productividad neta promedio de TCP cuando se termina el plan maestro al máximo está estimada en 380 movimientos por hora lo cual es mayor a la productividad actual de todo el Puerto de Montevideo.

4.3 Traslados

La distribución de contenedores cargados entre la Terminal especializada y los muelles públicos genera varias ineficiencias para los trasbordos de carga contenerizada. Hoy, en muchos casos, las barcasas y buques feeder deben atracar en ambos muelles para cargar y descargar sus contenedores, lo cual resulta en largos tiempos de espera y baja productividad. Más aún, en algunos casos, los contenedores deben ser trasladados por camión desde TCP a los muelles públicos o viceversa, para ser cargados en el barco correspondiente. Estas dos ineficiencias son el motivo por el cual Montevideo recientemente perdió un alto porcentaje de las cargas de traslado (aprox 40,000 contenedores), que migraron al puerto de Buenos Aires y al de Rio Grande.

La centralización de carga contenerizada en TCP permitirá que las barcasas y buques feeder operen allí todos sus contenedores, en un mismo y único muelle, reduciendo así el tiempo de permanencia de los buques en el puerto. Esta eficiencia es crucial para competir como puerto-hub para los tránsitos en la región.

4.4 Reducción de costos logísticos

La centralización de las operaciones de contenedores en TCP dirigido por el artículo 72 del decreto 183/994 tendrá un efecto positivo en la eficiencia de costos. La infraestructura y equipos tendrán un mayor retorno sobre la inversión, lo cual, a su vez, tendrá un efecto positivo en la terminal y su estrategia comercial, permitiendo que las exportaciones uruguayas puedan beneficiarse de estas condiciones favorables.

4.5 Circulación Intraportuaria de camiones

Actualmente el 60% de todos los contenedores de importación y exportación son trasladados desde el Acceso Norte del Puerto de Montevideo y a lo largo de todo el eje principal de circulación de las áreas públicas del Puerto, representando un promedio de aproximadamente 35,000 movimientos de camión por mes, lo que crea ineficiencias y genera situaciones peligrosas para todo el puerto público. Al centralizar las operaciones de contenedores en TCP, la mayoría de la circulación de camiones será canalizada por la circulación fuera del puerto, a través del acceso exclusivo de la terminal TCP y por ende generará mayor capacidad de circulación en las áreas públicas del puerto.

4.6 Optimizar el espacio disponible en el puerto

En los últimos tiempos y hasta hoy en día, el recinto portuario está ocupado de una forma muy ineficiente: aproximadamente 80% de las áreas públicas (80HA) está ocupado por operaciones de contenedores, mientras que el 75% de la playa de contenedores de TCP (la terminal especializada de contenedores) está vacía y disponible. Al mismo tiempo, las áreas públicas necesitan desesperadamente espacio adicional para reorganizarse más eficiente: actividades de cruceros se cruzan con la operativa de contenedores, la flota del sector pesquero necesita un área dedicada, etc. Más aún, el Gobierno ha comenzado obras que implican una inversión de unos USD 120,000,000 para

