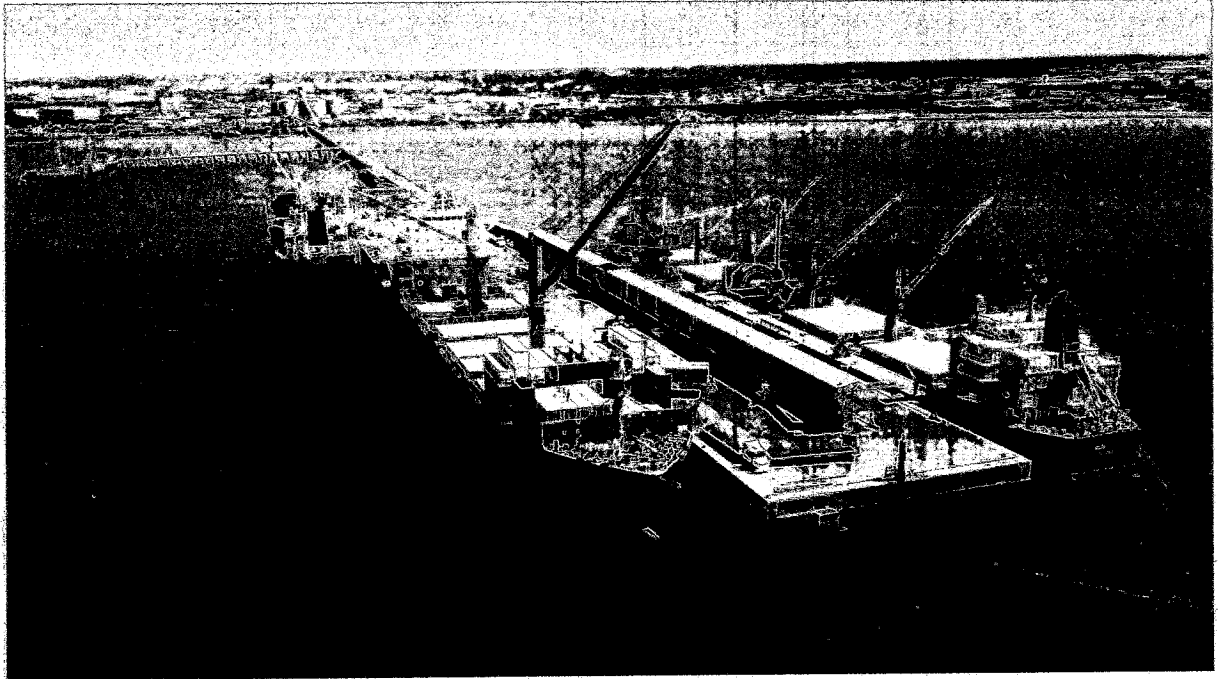


REGLAMENTO DE USO DE PUERTO



Resolución N° 052/23 CAPP

Firmas

Fechas


VERIFICACIÓN
Sandra Perez
COORDINADORA DE GESTIÓN Y
REPRESENTANTE DE LA DIRECCIÓN
EN NORMA ISO
ADMINISTRACIÓN PORTUARIA
DE PUERTO MADRYN


Héctor Ricciardolo
DIRECTOR COMERCIAL
ADMINISTRACIÓN PORTUARIA
DE PUERTO MADRYN


Ing. Mariano E. Taylor
ADMINISTRACIÓN PORTUARIA
DE PUERTO MADRYN


Martin Liendo
DIRECTOR OPERACION
MUELLE STORNI - MCLPB
CUIT 30-67050181-3

CONTENIDO	PAGINAS
ÁMBITO DE APLICACIÓN	3
SOLICITUD DE GIRO A MUELLE	3
ASIGNACION DE SITIO DE AMARRE	5
REQUISITOS PARA EL AMARRE	6
SEGUROS	7
BUQUES AMARRADOS	9
SITUACIONES ESPECIALES Y SANCIONES	11
CUADRO TARIFARIO	13
REGLAMENTACION AMBIENTAL	14
RESTRICCIONES EN LOS MUELLES	16
MERCADERÍAS PELIGROSAS	16
EMPRESAS Y AGENCIAS MARÍTIMAS	17
LEGISLACIÓN APLICABLE	18

1- ÁMBITO DE APLICACIÓN

El presente Reglamento contiene las normas que regulan la relación entre la Administración Portuaria de Puerto Madryn, en adelante APPM, sus clientes y usuarios de los muelles que este Ente Público No Estatal administra en la ciudad de Puerto Madryn, provincia del Chubut, República Argentina, dejando sin efecto toda otra normativa anterior.

La APPM, velará por el adecuado funcionamiento de todos los frentes de atraque disponibles, tomando en cuenta la infraestructura para su más eficiente operación.

Los particulares, concesionarios y usuarios de los frentes de atraque deberán someterse a las normas y procedimientos que se establecen en el presente Reglamento, cuyo cumplimiento será supervisado por la APPM.

Toda causa relacionada con la operativa portuaria no contemplada en este reglamento, la APPM se reserva el derecho de sustituir, modificar o adecuar el presente en cada uno de sus puntos de acuerdo a las circunstancias que se presenten para cada caso y su decisión será inapelable.

Cualquier otra situación NO específica en el presente Reglamento de Uso de Puerto deberá ajustarse a lo dispuesto en la normativa vigente en la materia.

2- SOLICITUD DE GIRO A MUELLE

Los Armadores o Agentes Marítimos solicitarán al Jefe de Operaciones el giro para sus buques en los formatos aprobados por la APPM para ese fin, suministrando la información necesaria para la correcta programación de los atraques.

En la solicitud de atraque además de los datos relacionados al buque, deberá especificar ETA (Estimated Time of Arrival – Tiempo estimado de arribo) y ETD (Estimated Time of Departure – tiempo estimado de partida), empresa de estibaje que efectuará las operaciones, cantidad de turnos estimados, necesidades especiales de utilaje, provisiones, etc. Además, deberá presentar la información de la mercadería que va a manipular en el

puerto, debiendo la empresa armadora o sus representantes adjuntar la declaración jurada presentada ante los organismos de contralor en Toneladas y tipo de producto.

El giro o autorización de ingreso de las embarcaciones a puerto será dispuesto por el Jefe de Operaciones de acuerdo a las necesidades operativas propias de la embarcación y la disponibilidad de sitio en el puerto.

El anuncio se remitirá vía mail con una anticipación de:

- 5 (cinco) días para buques mercantes, debiendo ajustar la ETA acercándose a la fecha anunciada.
- 2 (dos) días para buques congeladores, debiendo ajustar la ETA acercándose a la fecha anunciada.
- 1 (un) día para buques fresqueros, debiendo ajustar la hora de ETA acercándose a la fecha anunciada.

Cuando un buque anticipe su arribo a la fecha solicitada podrá solicitar giro a muelle mientras no altere o perjudique el amarre y/o operativa de otro buque que arribe cumpliendo con su anuncio en tiempo y forma.

Los buques podrán ceder posición de atraque siempre que las Agencias Marítimas que los representan den su conformidad a la Jefatura de Operaciones.

El incumplimiento en tiempo y forma del anuncio del buque, facultará a la Jefatura de Operaciones a determinar fecha de atraque de acuerdo al orden de arribo de los buques anunciados.

A los efectos de los plazos estipulados, para las comunicaciones, los días y las horas se computarán en forma corrida.

Ante la programación de arribo de un buque que supere en eslora al buque de diseño por el cual están construidos los muelles Alte. Storni y Luis Piedra Buena, se deberá comunicar con la suficiente antelación para el estudio de factibilidad por el Área de Infraestructura, el

costo del estudio se le facturará al solicitante del sitio, dicho importe será descontado del uso de puerto si el buque realmente atraca en nuestro puerto.

En el caso que un buque atraque por primera vez, se deberá adjuntar copia del certificado de arqueo de la embarcación.

Los buques pesqueros que no presenten la declaración de carga al atraque del mismo, abonará el servicio a las cargas tomando como dato el TRN de la embarcación.

En el caso que la empresa armadora / agente solicitante / propietario del buque, etc. Mantenga deuda con la APPM, la misma podrá denegar solicitud de giro a muelle hasta tanto no se cancele dicha deuda.

3- ASIGNACION DE SITIO DE AMARRE

SITIO 1: Los buques graneleros tendrán prioridad de amarre, en el caso de que se encuentren otros buques amarrados y se solape la operativa con el buque granelero, estos deberán ceder el sitio.

Respecto a prolongación de la estadía, la APPM tendrá la facultad de decidir en temas particulares que surjan en la operativa.

SITIOS 2, 3, 4, 5 y 6 La asignación se realizará de acuerdo al tipo de operativa que deba desarrollar el buque, y dependerá del momento en que iniciara sus operaciones para no afectar la operativa de otro buque, fecha de anuncio y hora de arribo a rada.

SITIOS del Muelle Luis Piedra Buena, los buques de pasajeros deberán proceder de acuerdo a lo dispuesto en el reglamento de cruceros vigente, para todos los demás tipos de embarcaciones se deberá consultar con el jefe de operaciones de dicho muelle para la asignación de sitio, cumpliendo con los requisitos obligatorios exigidos en el mismo.

En todos los casos se tomará la hora y el día de arribo a rada para determinar la prioridad de atraque; En caso de litigio, se requerirá de la autoridad naval (Prefectura Naval Argentina) la certificación de la hora y fecha de fondeo o arribo de cada buque interesado.

El Área y/o guardia de Operaciones podrá, cuando las condiciones operativas del puerto así lo aconsejen, alterar prioridades, girar buques en andanas, disponer cambio de sitio, y en general, adoptar todas las medidas pertinentes, que crea necesarias, a los efectos de obtener una mayor eficiencia en el accionar portuario. -

4- REQUISITOS PARA EL AMARRE

Durante las maniobras de atraque y desatraque, los buques deberán tener especial cuidado para no dañar las instalaciones propias de la APPM ni de terceros, tener especial atención con el tiro de las amarras de acuerdo a las condiciones climáticas y los diferentes estados de carga y mareas.

Los Armadores o Agentes Marítimos informarán al Área y/o guardia de Operaciones, como acto previo, cuando el buque que representan se encuentre en limitadas condiciones de navegabilidad y en consecuencia pueda resultar su maniobra peligrosa para el Muelle y/o sus instalaciones y/o bienes de terceros. El Área y/o guardia de Operaciones a su criterio, autorizará o no la operación solicitada para el buque.

El Área y/o guardia de Operaciones conjuntamente con la autoridad de aplicación (PNA), suspenderá las entradas o salidas de buques cuando, a su criterio las condiciones hidrometeorológicas resulten peligrosas para el muelle y/o sus instalaciones y/o bienes de terceros.

Para el amarre o zarpado de buques de Muelle, será obligatorio el uso de Práctico habilitado por la autoridad competente, en los casos siguientes:

- a) Buques extranjeros.
- b) Buques de bandera Argentina de más de 120 metros de eslora.
- c) Buques de bandera Argentina menores de 120 metros, no pesqueros.
- d) Buques con limitaciones de maniobras o máquinas.
- e) Todos los casos especiales que el Área y/o guardia de Operaciones pueda determinar.

En las maniobras de amarre o desamarre, los buques necesariamente deberán contar con asistencia de amarradores habilitados a tal efecto, conforme a lo establecido por Ordenanza Marítima de Prefectura Naval Argentina.

Las amarras que se utilicen deben estar en buenas condiciones, ser de longitud y diámetro apropiado para la eslora, tonelaje del buque y en cantidad adecuada para mantenerlo en forma segura; pudiendo el Jefe de Operaciones requerir su refuerzo cuando lo estime conveniente. No se autoriza encapillar a las bitas, gasas hechas con cables de acero o pasar estos cables por seno a ellas, salvo cuando el ojal de encapillado este recubierto de material que evite el rozamiento (plástico duro, goma, etc.)

En las cornamusas no se debe encapillar más de una amarra en cada una y en ningún caso pasar travecines que puedan trabajar por acción de la marea en forma vertical, por el tipo de anclaje que las mismas tienen en el hormigón.

Todas las maniobras de amarre, zarpada o cambio de posición, serán controladas personalmente, desde su inicio hasta su finalización, por el auxiliar de ribera de turno.

Las amarras deben colocarse solamente en las bitas y cornamusas distribuidas en los distintos sitios de atraque, quedando expresamente prohibido pasarlas a pilotes, columnas u otras estructuras del Muelle.

5- SEGUROS

Los Operadores y/o Armadores y/o propietarios de buques y/o embarcaciones y/o artefactos navales de todo tipo, deberán presentar las pólizas de seguros y su libre deuda respecto del pago de las primas, en los términos de las leyes Nacionales Nro. 17.418, 20.094 y 12.988 .

Dichas pólizas les serán solicitadas en forma individual con los límites y las cláusulas particulares de cobertura, conforme anexo adjunto, las cuales estarán sujetas a revisión y aprobación por la Administración Portuaria de Puerto Madryn. Asimismo, en cada caso la Administración evaluará qué requisitos tendrán que cumplir las embarcaciones o artefactos navales para minimizar el impacto de los siniestros.

En términos generales, los buques de todo tipo, embarcaciones de todo tipo y artefactos navales de todo tipo deberán contar con pólizas de Casco y Maquinaria con términos no menores a un Anexo 3 de la Superintendencia de Seguros y de Responsabilidad Civil, protección indemnidad (P&I) que mínimamente amparen:

- Daños y pérdida de las embarcaciones por riesgos de mar, temporal, navegación, ampliada a cubrir daños durante operaciones de carga y descarga, aproximamiento y alejamiento de buques.
- Gastos de Reflotamiento y Remoción de Restos náufragos.
- Asistencia, Salvamento.
- Responsabilidad Civil por Colisión y choque con objetos fijos y Flotante, incluyendo instalaciones portuarias.
- Responsabilidad Civil por reflotamiento y remoción de restos náufragos.
- Responsabilidad Civil por Contaminación,
- Responsabilidad Civil por reclamos de tripulantes en exceso de lo que cubra la póliza de Riesgos del Trabajo (ART).
- Responsabilidad Civil para el transporte de pasajeros y /o terceros que no sean pasajeros.
- Se prohíbe el infra-seguro. Todas las embarcaciones deberán estar aseguradas por su valor de mercado.
- Las pólizas emitidas por aseguradoras extranjeras deberán estar traducidas al español por traductor público.
- Junto con la póliza de seguros y su libre deuda, se deberá adjuntar:
- Copia del certificado de matrícula.
- Copia del certificado de navegación.
- Certificado de clasificación, los que lo tengan.
- Último informe de dique y registros de mantenimiento.

Los buques que intenten amarrar en el puerto luego de haber tenido un siniestro, tendrán que presentar las pólizas validadas por el asegurador donde confirme que la cobertura se mantiene vigente y sin restricciones.

La Administración Portuaria se reserva el derecho de pedir más información según el caso y situación del buque.

La documentación deberá ser presentada vía mail a la casilla de correo segurosmaritimos@appm.com.ar dentro del plazo de 7 días antes del arribo del buque, para su posterior aprobación y revisión.-

Vencido el plazo establecido y/o en caso de incumplimiento y/o falta de cobertura adecuada, la autoridad portuaria analizará en forma particular la situación de cada buque, embarcación y/o artefacto naval, reservándose el derecho de pedir más información y/o documentación, pudiendo aplicar en caso de incumplimiento sanciones.

6- BUQUES AMARRADOS

Los buques amarrados que transportes mercaderías inflamables o peligrosas deberán contar en todo momento de dotación y medios suficientes para efectuar desatraques de emergencia ante cualquier contingencia.

Si un buque solicita trabajar en un muelle ocupado por otro buque amarrado sin actividad, se ofrecerá en primer término al buque atracado la posibilidad de permanecer en el sitio para que opere, si no lo aceptara y no hubiera dificultad náutica a juicio de la autoridad Marítima, se efectuará el desatraque de dicho buque para que el solicitante pueda realizar su trabajo.

Los buques pesqueros inactivos por cualquier razón (falta de carga, roturas, veda biológica, etc.) podrán permanecer amarrados solamente si el Jefe de Operaciones les asigna un sitio y por un plazo claramente definido. En caso de que el sitio asignado sea solicitado para operar debido a la llegada de otros buques, el Jefe de Operaciones le asignara otro sitio de amarre y/o Rada, esta indicación deberá ser acatada en los tiempos coordinados con la jefatura de esta APPM.

En los casos eventuales que un buque quede inactivo en forma imprevista, impidiendo que libere el sitio asignado, el Jefe de Operaciones solicitará al Armador o Agente Marítimo lo siguiente:

- En caso de anomalía deberá presentar la nota recibida a la PNA.
- En el caso de una observación ante una verificación extraordinaria o de rutina de la PNA, deberá presentar una copia del libro de inspecciones del buque.

Los buques amarrados en el sitio asignado no podrán cambiar de posición sin la previa y expresa autorización del Área y/o guardia de Operaciones.

Salvo expresa autorización del Área y/o guardia de Operaciones, no se permitirá el amarre de buques en andana que por sus características o dimensiones pueda ocasionar daños a la instalación o a la otra embarcación.

Los buques en andana deberán pasar por lo menos un largo de proa y otro de popa que queden asegurados a bitas y/o cornamusas del Muelle, si la eslora del buque en andana se lo permite.

En las operaciones de carga y descarga de combustible de cualquier tipo, los oficiales de guardia del o los buques participantes serán responsables del estricto cumplimiento de la Ordenanza 01/93 y la reglamentación interna de la APPM.

Las reparaciones a bordo de buques que afecten, tanques, tuberías o compartimentos que hayan contenido inflamables de cualquier tipo que sean volátiles, deberán contar con la previa autorización de Prefectura Naval Argentina debiendo ser comunicado al Área y/o guardia de Operaciones

Los buques amarrados para efectuar prueba de máquinas con movimiento de hélices deberán requerir la conformidad previa al Área y/o guardia de Operaciones y Autoridad de aplicación (PNA) y el preaviso fehaciente a los buques próximos.

No se permite a las embarcaciones amarradas el rasqueteado y pintado del casco.

Los buques amarrados deben pedir autorización para arriar embarcaciones menores y ponerlas en el agua a la Autoridad de Aplicación (PNA).

Los buques, respetando normas internacionales vigentes, deben solicitar el retiro de líquidos de sentina (SLOP), a empresas habilitadas a tal fin como Transportistas de Mercancías Peligrosas

7- SITUACIONES ESPECIALES Y SANCIONES

7.1 Abandono de residuos sólidos / materiales

7.1.1 No se permitirá dejar abandonado ningún tipo residuos sobre el Muelle, cuando así ocurra, los mismos serán retirados por la Administración Portuaria con cargo al responsable y la empresa dueña de los residuos. La multa será de acuerdo a lo establecido en el ANEXO 1.

7.1.2. No se permitirá el abandono sobre muelle de contenedores de residuos domiciliarios solicitados por el buque. En caso que se detectara un contenedor abandonado y el buque halla zarpado, los mismos serán retirados por la Administración Portuaria con cargo a la empresa armadora. La multa será de acuerdo a lo establecido en el ANEXO 1 mediante ACTA.

7.1.3. No se permitirá dejar abandonado ningún material sobre el Muelle que perjudique las operaciones de otro buque, cuando así ocurra, los mismos serán retirados por la Administración Portuaria con cargo al responsable y/o la empresa dueña de los materiales. La multa será de acuerdo a lo establecido en el ANEXO 1 mediante ACTA

7.1.4. Los bultos de cualquier clase caídos al mar deberán ser extraídos en forma inmediata, caso contrario el Área y/o guardia de Operaciones dispondrá de oficio su recuperación con cargo al responsable y/o la empresa. La multa será de acuerdo a lo establecido en el ANEXO 1 mediante ACTA

7.2 Residuos oleosos líquidos.

7.2.1. Se encuentre o no el buque amarrado y el o los recipientes abandonados sobre muelle, que en su conjunto puedan almacenar **hasta 200 litros** serán retirados por la APPM a cargo del armador y multados según corresponda en el ANEXO 1 mediante ACTA

7.2.2. Se encuentre o no el buque amarrado y el o los recipientes abandonados sobre muelle, que en su conjunto puedan almacenar **más de 200 litros** serán retirados por la APPM a cargo del armador y multados según corresponda en el ANEXO 1 mediante ACTA

7.2.3. En el caso de derramarse aceites en los muelles o en el agua, los mismos deberán ser extraídos en forma inmediata, caso contrario el Área y/o guardia de Operaciones dispondrá de oficio su recuperación con cargo al responsable y/o la empresa, la multa será de acuerdo a lo establecido en el ANEXO 1 mediante ACTA

7.3 Residuos oleosos solidos

Se encuentre o no el buque amarrado y este dejase abandonados residuos oleosos solidos sobre muelle y los mismos son detectados por personal de la APPM, serán removidos a cargo del buque que dejo los residuos y el mismo será multado, de acuerdo a lo establecido en el ANEXO 1 mediante ACTA

Los responsables de afrontar las sanciones enunciadas en el ANEXO 1 de los ítems mencionados anteriormente, será la empresa armadora del buque que contrata a los diferentes proveedores de servicios.

7.4 Operativas con buques pesqueros.

7.4.1. Dotación Mínima: Los buques pesqueros amarrados en el muelle deberán contar con una dotación mínima de seguridad, quedando permanentemente en condiciones de zarpar para cambios de sitio o fondeo en rada cuando sea requerido el sitio por cuestiones operativas. Verificado el incumplimiento de lo anteriormente descrito, se multara a la empresa propietaria del buque de acuerdo a lo detallado en el ANEXO 1 mediante ACTA.

7.4.2. Condiciones climáticas desfavorables: El Jefe de Operaciones y/o la Guardia de operaciones tendrá la facultad de solicitar el desatraque de aquellos buques que por las condiciones hidrometeorológicas puedan generar daños a las instalaciones portuarias o de terceros. En el caso de incumplir con lo expresado, se multara a la empresa propietaria del buque de acuerdo a lo detallado en el ANEXO 1 mediante ACTA.

7.4.3. Buques en condiciones especiales y/o desperfectos mecánicos:

Los buques que deban efectuar reparaciones que impliquen quedar sin máquinas y/o timón, etc. previa autorización de la policía de navegación PNA, deberá remitir al área de operaciones una copia de la solicitud presentada en la misma. El área y/o guardia de

operaciones asignara un sitio en caso de disponer del mismo para proceder al desarme/reparación.

Si la empresa iniciase el desarme o reparación en un sitio no autorizado se aplicará una multa de acuerdo a lo detallado en el ANEXO 1 mediante ACTA.

En el caso de una observación ante una verificación extraordinaria o de rutina de la PNA o un incumplimiento del franco bordo, deberá presentar una copia del libro de inspecciones del buque.

De no poder justificar las situaciones descritas en los párrafos precedentes la empresa propietaria del buque será multada de acuerdo a lo enunciado en el ANEXO 1 mediante ACTA.

7.5. Vertido de líquidos

Queda terminantemente prohibido a buques amarrados en puerto las descargas al mar de Aguas Negras o procedentes de lavados de bodegas y/o cubierta. Los buques respetando normas internacionales vigentes, deben solicitar el retiro de líquidos de sentina (SLOP) a empresas habilitadas como Transportistas de Mercancías Peligrosas

Los buques amarrados contratarán un operador de residuos habilitado, quien contará con las unidades de almacenamiento y retiro correspondientes. En el caso de incumplir con lo expresado se multara a la empresa propietaria del buque de acuerdo a lo detallado en el ANEXO 1.

El ANEXO 1 estará conformado por módulos en dólares, dependiendo de la sanción será la cantidad de módulos. Si la APPM se debe hacer cargo de cualquier tipo de remediación se cobrara al cliente de la APPM el costo más el 30% de gastos administrativos, más la MULTA.

8- CUADRO TARIFARIO

Los buques amarrados, contratarán un operador de residuos habilitado, quien contará con las unidades de almacenamiento y retiro correspondientes.

Los buques que atraquen en el horario de 20.00 a 24.00 horas, siempre y cuando no realicen operaciones y/o soliciten servicios, están eximidos del pago de la Tasa por Uso de Puerto y PBIP que corresponda en dicho rango horario, comenzando el cómputo de estadía

a partir de la 00.00 hora del día siguiente, a su vez para las salidas entre las 00 .00 y las 04.00 horas, el computo finalizará el día anterior, siempre y cuando no realicen operaciones y/o soliciten servicios. (Mínimo a facturar 1 día)

El tarifario y las tarifas diferenciales vigentes de la APPM serán aplicadas solamente el/los días de operación del buque (carga – descarga – alistamiento - Combustible), una vez finalizada la operatoria y en caso que la empresa solicite permanecer atracado a muelle por cualquier motivo, la misma deberá abonar la tarifa vigente correspondiente sin ningún esquema de bonificaciones y/o tarifas diferenciales.

Buques inactivos

Se considerará un buque como inactivo cuando se presenten las siguientes condiciones:

- a) **Buques pesqueros** que por cualquier razón tengan que permanecer amarrados a muelle o en andana, por un lapso superior a 3 días luego de completada la operación programada (carga – descarga – alistamiento - Combustible).
A partir del cuarto día de permanencia sin operar, además del uso de puerto indicado en el tarifario **sin bonificación alguna**, deberá pagar la tarifa de **buques inactivos TABLA 1 o TABLA 2** según corresponda.
- b) **Buques pesqueros** que solicitan giro y no realicen operación de carga – descarga – alistamiento - Combustible y deban permanecer amarrados a muelle o en andana se imputara desde su primer día de estadía **por todo el periodo de permanencia** además del uso de puerto indicado en el tarifario **sin bonificación alguna**, deberá pagar la tarifa de **buques inactivos TABLA 1 o TABLA 2** según corresponda.
- c) **Buques mercantes** que abonen pasavante por **TRN** y no realicen operación de carga – descarga – alistamiento - Combustible y deban permanecer amarrados a muelle o en andana, se les adicionará un 50% del valor de la tarifa diaria por **USO DE PUERTO** y **TASA PBIP** que le corresponda, por la cantidad de días de permanencia inactivo.

9- REGLAMENTACION AMBIENTAL

Los usuarios de las instalaciones de la APPM deberán tomarán todas las medidas precisas para no ocasionar daños ambientales como así también en las obras, instalaciones, equipos, materiales o mercancías existentes en la zona portuaria, sean estas de propiedad de la APPM o de terceros.

Cuando se produzcan daños a las personas, ambientales o instalaciones del puerto, la APPM tendrá derecho a resarcirse de los gastos que origine la reparación y al demérito que sufra el bien dañado, así como de los perjuicios ocasionados y el lucro cesante.

La APPM, por intermedio de su Personal, verificará, registrará y documentará con fotografías los eventuales daños que se produzcan y afecten a las personas, ambiente e instalaciones portuarias, confeccionando Acta de Comprobación, notificando a quienes corresponda y estableciendo los pasos a seguir dando cumplimiento a la reglamentación interna de la APPM.

Está terminantemente prohibido que los buques durante su fondeo, como su estancia en el muelle viertan residuos de cualquier tipo o produzca cualquier otro tipo de contaminación de acuerdo a lo dispuesto por la legislación vigente.

Cuando sea necesario realizar la operatoria de descenso de residuos oleosos de los buques se requerirá: i) informar previamente esta operativa en el pedido de anuncio, ii) coordinar su retiro con una empresa habilitada para tal fin que dé Disposición Final, iii) en caso de buques fresqueros depositar los residuos oleosos dentro del recipiente (BINS) destinado para ese tipo de residuo.

La APPM se encuentra certificada en el Sistema Nacional de Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, otras Sustancias Nocivas y Sustancias Potencialmente Peligrosas (**PLANACON** – Plan Nacional de Contingencia) que cumple con el (**MARPOL** - Prevention of Pollution from Ships) aprobado por la (**OMI** - International Maritime Organization) para la prevención de la contaminación del medio marino por los buques a causa de factores de funcionamiento o accidentales. La APPM ante algún tipo de incidente por el cual deba ser activado el **PLANACON** notificará de las acciones y costos a la empresa generadora del daño ambiental quien deberá responder.

En el caso de no tener respuesta por parte del generador del incidente en tiempo y forma, habilita a la APPM a no brindar servicios al mismo, hasta tanto no solucione la situación.

10- RESTRICCIONES EN LOS MUELLES

Los valores de sobrecargas máximas permitidas a aplicar en el muelle Alte. Storni son de : 1,00 ton/m² para el sitio 1 y de 1,50 ton/m² para el sitio 2 original y 4 ton/m² para la Ampliación del Sitio 2, 1,50 ton/m² para el sitio 3 original, en el sector comprendido entre las oficinas de operaciones y el extremo este y entre el viaducto principal y la viga carrilera 1 lado sur (muelle original) y de 4,00 ton/m² para el sitio 3, entre oficinas de operaciones y extremo oeste y entre el viaducto principal y viga carrilera G1 lado sur (ampliación 1998) .- Toda carga considerada especial por su peso y volumen deberá ser comunicada con la suficiente antelación para su estudio factibilidad por el Área Técnica perteneciente a la Dirección de Infraestructura, de generarse algún costo extraordinario por la realización del estudio se le facturará al solicitante dicho importe.

Las embarcaciones menores deportivas (lanchas, veleros, etc.) no habilitadas para operaciones portuarias deberán guardar una distancia de acuerdo a la reglamentación de la autoridad competente.

La basura diaria no se podrá descargar hasta tanto no esté presente el volquete, depósito, o la presencia del operador de residuos contratado. De incumplir con lo expresado será multada con un valor igual a los 10 días del uso de puerto correspondiente.

Todos los aspectos de Seguridad en las tareas y cuidado del Medio Ambiente, en relación al área de jurisdicción de la APPM, se encuentran comprendidos en el Manual de MA y SySO de la APPM. La velocidad máxima en el **Muelle Alte. Storni** para todos los vehículos en el Viaducto 30 Km por Hora, en Zonas Operativas 15 km por hora. **Muelle Cte. Luis Piedra Buena** la velocidad máxima en toda su extensión 15 km/h.

11- MERCADERÍAS PELIGROSAS

Serán consideradas mercaderías peligrosas todas aquellas que figuren en el Código **IMDG** (**Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas** (International Maritime

Dangerous Goods Code) que publica la Organización Marítima Internacional (**OMI**; en inglés **IMO**) que recopila todas las disposiciones vigentes que regulan el transporte de mercancías peligrosas por vía marítima.

Cuando se manipulen mercaderías peligrosas, el responsable de la misma deberá informar al área de Plazoleta Fiscal de la APPM de dicha condición.

12- EMPRESAS Y AGENCIAS MARÍTIMAS

Las empresas que requieran operar en los muelles administrados por la APPM deberán cumplimentar las condiciones financieras que exija esta administración. Para ello deberán ponerse en comunicación con el Area de Administración y Finanzas con el fin de ser informados de los requerimientos.

Los Agentes Marítimos deberán establecer fehacientemente los datos de sus representados ante la APPM con el fin de poder notificar, facturar o gestionar temas en particular. Por ejemplo: Nombre del responsable de pago de las empresas que agencian, teléfonos, mails, dirección, datos para la facturación, etc.

La APPM tiene la facultad de restringir sitios de amarre a buques cuya empresa este en deuda con la misma.

Los prestadores de servicios o Empresas contratadas (por la APPM o terceros) para efectuar reparaciones de cualquier tipo sobre muelle, deberán coordinar inicio de actividades con el jefe de Operaciones y/o quien lo reemplace.

Las Agencias Marítimas deberán enviar a la APPM, dentro de las 24 Hs. hábiles de la zarpada del buque, la declaración de carga / descarga vía mail a las siguientes direcciones: operaciones@appm.com.ar plazoleta@appm.com.ar estadistica@appm.com.ar

En el caso de incumplimiento a las normas del presente reglamento, LA ADMINISTRACION PORTUARIA estará facultada a solicitar el desatraque del buque en el plazo de dos (2) horas o no autorizar el ingreso al muelle de infractores.

13- LEGISLACIÓN APLICABLE

Ley N° 24.093 Ley de Actividades Portuarias

Ley 24.543 – Protección y preservación del Medio Marino

Ley N° 20.094 de Navegación

Convenio MARPOL

Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE)

Ley de Puertos Provincia de Chubut. Ley IV-6 (antes ley 3755).

Resoluciones y Procedimientos de la APPM

Jurisprudencia regla pay to be paid

Coberturas marítimas por responsabilidad hacia terceros, denominados seguros de "protection and indemnity", conocidos según su denominación inglesa "Pandi" o bien denominados con sus siglas P&I

La operatividad de la regla pay to be paid fue ratificada en la Argentina a través de la jurisprudencia de la Cámara Federal de Apelaciones de la Capital Federal por un fallo plenario del año 1996 en el que reafirmó la validez de la misma.

Reglamentaciones Marítimas de Prefectura Naval Argentina (PNA)

REGINAVE: Régimen de la Navegación Marítima Fluvial y Lacustre

DI-2022-173-APN-MADR#PNA: DISP. DOTACIÓN DE SEGURIDAD PARA BUQUES EN PUERTO.

DI-2022-410-APN-MADR#PNA: DISPOSICION DE CIERRE DE PUERTOS Y RESTRICCIONES DE ZARPADA POR CONDICIONES HIDROMETEREOLÓGICAS DESFAVORABLES.

Ley Nacional de Seguros Nro. 17.418

Ley Nacional N° 24.557 – Riesgo del Trabajo

Ley Nacional N° 12.988 – Creación del Instituto Mixto de Reaseguros.

ANEXO 1

Apartado	Art.	Descripción	Módulos	Adicional
7.1. Abandono de residuos sólidos / materiales	7.1.1.	Abandono residuos sobre el Muelle	800	Costo completo de remediación
	7.1.2	Abandono de contenedores de residuos domiciliarios sobre el muelle	600	
	7.1.3.	Abandono de material sobre el Muelle	500	
	7.1.4	Bultos caídos al mar	1000	
7.2. Residuos oleosos líquidos	7.2.1.	Recipiente abandonados que en su conjunto puedan almacenar hasta 200 litros	500	Costo completo de remediación
	7.2.2	Recipiente abandonados que en su conjunto puedan almacenar más de 200 litros	800	
	7.2.3.	Derramarse aceites en los muelles o en el agua	1000	
7.3. Residus oleoso solido	7.3.	Abandono de residuos oleosos solidos	500	Costo completo de remediación
7.4. Demoras Operativas con buques	7.4.1	Dotación Mínima	800	
	7.4.2	Condiciones climáticas desfavorables	800	
	7.4.3	Buques en condiciones especiales y/o	800	

VERIFICACIÓN

REVISIÓN

APROBACION

Firmas

Fechas

Martin Liendo
Martín Liendo
DIRECTOR OPERATIVO
MUELLE STORNI - MCLPF
CUIT 30-87090187-3

Alejo Ricciardoio
Alejo Ricciardoio
DIRECTOR COMERCIAL
ADMINISTRACION PORTUARIA
DE PUERTO MADRYN
Ing. Maximiliano E. T...
ADMINISTRACION PORTUARIA
DE PUERTO MADRYN

REGLAMENTO
DE USO DE PUERTO

Revisión: 01

Edición: 07-06-2023

Apartado	Art.	Descripción	Módulos	Adicional
pesqueros		desperfectos mecánicos		
7.5. Vertido de líquidos	7.5.	Descargas al mar de Aguas Negras, o procedentes de lavados de bodegas con residuos contaminantes	800	

Valor Modulo: un dólar Estadounidense (US\$) (según tipo de cambio fijado en el cuadro tarifario).

Esquema acumulativo de Sanciones			Coefficiente
Reincidencia	Valor		
Primera sanción	Valor inicial establecido en Anexo 1	Según cuadro tarifario anexo 1	
Segunda Sanción	Valor inicial establecido en Anexo 1	X 5	
Tercera Sanción	Valor inicial establecido en Anexo 1	X 10	
Cuarta sanción	Valor inicial establecido en Anexo 1	X 20	

REICIDENCIA: Se considera como reincidente cuando el infractor cometa una nueva falta habiendo sido sancionado anteriormente dentro de un plazo no superior a un año calendario desde la fecha en que cometió la falta.

Ing. Mariano E. Taylor
ADMINISTRACIÓN PORTUARIA
DE PUERTO MADRYN

Hector Ricciardolo
DIRECTOR COMERCIAL
ADMINISTRACIÓN PORTUARIA
DE PUERTO MADRYN

Martin Liendo
DIRECTOR OPERATIVO
MUELLE STORNI - MCLPB
CUIT 30-67050181-3

20 de 20