

**COMPENDIO NORMATIVO OPERATIVA****Normas Operativas (Res. N° 01/01 y N° 44/12 - CGPQ)**

1. Se establece como principio general que los buques ingresarán a puerto de acuerdo con el turno de arribo y saldrán del mismo, en el orden en que hayan finalizado las tareas de carga o descarga.
2. Habiendo más de un buque solicitando giro a un sitio de amarre determinado, se dará prioridad de ingreso a los buques que se encuadren en las siguientes excepciones:
  - a. Los buques cargados, cuya mercadería vaya a ser operada en su totalidad por la firma "TERMINAL FERTILIZANTES S.A.", por medio de sus instalaciones, en los sitios N° 9 y N° 10.  
De acuerdo con lo establecido en el articulado 10° del contrato de concesión con dicha firma, el privilegio establecido para el uso prioritario de dichos muelles deberá ser aplicado en forma alternada con otros buques, cualquiera sea su finalidad, debiendo tenerse en cuenta a tal efecto que la alternancia comenzará en todos los casos con un buque privilegiado.
  - b. Los buques que soliciten giro al sitio N° 3, para cargar en seco de Terminal ACA, a ritmo normal, en jornadas no inferiores a 18 horas de trabajo.  
El privilegio establecido en este punto deberá ser aplicado en forma alternada con buques aceiteros de TOM max. 36 hs., en proporción de uno de ellos cada tres graneleros, debiendo la alternancia comenzar siempre a partir de la llegada del primer barco a rada.
  - c. Los buques tanques que soliciten giro al sitio N° 1, para cargar o descargar granel líquido, corrido hasta terminar.
3. En todos los casos contemplados en los artículos precedentes, deberá mediar presentación expresa de la agencia marítima, comprometiéndose al cumplimiento del tiempo de ocupación de muelle consignado en la solicitud y aprobación del mismo por parte del Consorcio de Gestión, debiendo los operadores hallarse en condiciones de iniciar de inmediato las tareas de carga o descarga.
4. Cuando un buque se encuentre realizando operaciones de carga o descarga y se produjera el arribo a rada de un buque para el mismo sitio, el buque que se encuentra en operaciones deberá trabajar a ritmo normal en jornadas no inferiores a 18 horas, a partir del momento en que sea notificada esta circunstancia.

5. En determinados casos, por resolución fundada, el Consorcio de Gestión se reserva el derecho de modificar las modalidades operatorias establecidas en esta resolución, salvo en cuanto al privilegio establecido contractualmente a favor de la firma Terminal Fertilizantes S.A. el que solamente podrá ser materia de revisión cuando existan razones que a criterio del Directorio justifiquen asumir tal responsabilidad.
6. La violación de cualquiera de las normas consignadas en la presente Resolución dará lugar a la aplicación de sanciones, las que serán fijadas por el Directorio teniendo en cuenta la gravedad de las mismas y los perjuicios ocasionados, en un todo de acuerdo con la Resolución General que se dictará al efecto.

#### **Limpieza de Muelle (Res. N° 01/00 CGPQ)**

Durante la operación de carga/ descarga del buque en Giros 1, 7, 8, 9, 10, 11 y 12, la empresa de estibaje interviniente, mantendrá limpios los muelles y riberas que afecte la operativa, cuidando que a su término se encuentren en condiciones para iniciar la siguiente operación sin demoras.

Si por alguna razón la empresa de estibaje no pudiera efectuar la limpieza en tiempo y forma, el Consorcio asumirá la misma previa comunicación y con cargo a la empresa.

Durante la operación de carga/ descarga del buque en Giros 3, 4/5 y 6, la empresa de estibaje a cargo de la misma mantendrá la limpieza sobre el buque.

La limpieza de los muelles y riberas que afecte la operativa, será responsabilidad de la terminal, cuidando que a su término se encuentren en condiciones para iniciar la siguiente operación sin demoras.

Si por alguna razón la terminal no pudiera efectuar la limpieza en tiempo y forma, el Consorcio asumirá la misma previa comunicación y con cargo a la terminal.

#### **Embarcaciones en Andana y Corrimiento a Muelles Alternativos (Res. N° 04/97 y N° 05/97 CGPQ)**

Todos los buques que ingresen a puerto aceptarán otra embarcación en andana cuando se reúnan las siguientes condiciones:

- Considerarlo conveniente el Consorcio de Gestión.

- Contar con la correspondiente autorización escrita de la Prefectura Quequén de la Prefectura Naval Argentina.
- Contar con la conformidad expresa de la Agencia Marítima de la embarcación que solicite el amarre en esa condición (en andana), para asumir a su cargo la colocación de defensas adecuadas, la presentación de las cartas de garantía que correspondan y el costo de los movimientos que fueren necesarios para la normal operativa del buque atracado a muelle.

Todos los buques en operaciones aceptarán su "corrimiento" a un muelle de carga alternativo, en beneficio de otro buque que se encuentre a la espera para ingresar y sin posibilidad de operar en el muelle" que se encuentre libre, bajo las siguientes condiciones:

- a. Que el Consorcio de Gestión considere posible y conveniente el movimiento.
- b. Que la Agencia Marítima del buque que solicita el beneficio se haga cargo de los costos que insuma el citado "corrimiento".

En caso de no aceptarse las condiciones a) y b) podrá trasladarse el beneficio a los buques que le sigan en turno de arribo a rada.

Decidido el corrimiento y recibida la correspondiente comunicación, la embarcación en operaciones deberá dejar libre el muelle dentro de las dos (2) horas de finalizado el horario hábil de estiba en ejecución, salvo razones de caso fortuito o fuerza mayor no imputables al buque y/o a su carga.

**Moneda de Pago (Res. N° 09/2018 CGPQ, modificación de Art. 9 Res. N° 23/94 CGPQ)**

**Moneda de Pago de Tasas y Tarifas**

*Los importes de las tasas, derechos y tarifas cuyo cálculo de liquidación se encuentren fijadas en dólares, deberán ser canceladas del siguiente modo:*

- a. Mediante el depósito o transferencia de dólares en la cuenta que a tal efecto habilite el Consorcio, o
- b. *Mediante el depósito o transferencia de pesos equivalentes a dólares, según la cotización del tipo vendedor del Banco de la Nación Argentina, correspondiente al día hábil inmediato anterior a la fecha del efectivo pago." En el caso que la factura se abone fuera del vencimiento, el tipo de cambio a aplicar será el que fuera mayor entre el de la emisión de factura o el del día inmediato anterior al efectivo pago.*

- c. *En el caso de las tarifas correspondientes a "Uso de Puerto", "Vías Navegables" y "Faros y balizas", que se facturan en función del buque, y cuyo momento de determinación es el del zarpado del mismo, se podrán cancelar respectivas obligaciones en pesos, al tipo de cambio del día de zarpada, siempre que el mismo se efectivice dentro de las 72 horas subsiguientes al día del zarpado del buque.*

### **Obligaciones de Pago (Res. N° 23/94 Anexo 1 Disposiciones generales)**

#### **Plazo para el pago de los Servicios - Concepto**

Fíjese en quince (15) días corridos a partir de la fecha de su facturación, el plazo para el pago en cuenta corriente de aquellos servicios portuarios, que no tuvieran el mismo específicamente contemplado en la tarifa respectiva. Para todos los servicios portuarios, cuando el vencimiento del plazo de pago coincida con un día inhábil, el mismo se extenderá hasta el día hábil inmediato siguiente.

La no remisión de las facturas correspondientes por parte del consorcio no exime a los usuarios de la obligatoriedad de abonar en término las mismas.

#### **Falta de pago o Pago Fuera de Término**

El vencimiento de los plazos de pago de las tasas y tarifas establecidas en el presente reglamento producirá la mora automática. En aquellos casos en los que no se haya establecido un recargo específico para la tarifa respectiva, los importes sufrirán un recargo hasta el día de su efectivo pago equivalente a 1½ veces la tasa que cobra el Banco de la Nación Argentina en las operaciones ordinarias de descuento de documentos comerciales a 30 días.

El usuario en mora será intimado para que regularice su situación, otorgándose a tal efecto un plazo de quince (15) días corridos. De persistir la mora, previa notificación por medio fehaciente, el Consorcio dispondrá la inhabilitación del mismo y el cobro judicial de la deuda y sus acreencias, solicitando las medidas cautelares que correspondan.

#### **Refacturación de Gastos por Cuenta del Usuario**

Salvo especificación en contrario, los gastos en que incurra el Consorcio por cuenta del

usuario, tales como provisión de agua, provisión de energía eléctrica, etc., serán

refacturados con un recargo de hasta el 10% (diez por ciento), en

|                                                                                                                  |          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>REGISTRO</b>  Puerto Quequén |          |
| RESOLUCIÓN N°                                                                                                    | 15-2026  |
| FECHA                                                                                                            | 29 06 26 |
| Consortio de Gestión del Puerto de Quequén                                                                       |          |

concepto de gastos de administración.

### Repetición de Pago

Las cuestiones que pudieran suscitarse por interpretación y/o aplicación de los cuadros tarifarios respectivos, no eximen al usuario de la cancelación en tiempo y forma de las facturas pertinentes, pudiendo el Consorcio a solicitud escrita del usuario previa a la fecha de vencimiento, aceptar el pago de los importes no cuestionados. En caso de verificarse que los cargos formulados originalmente fueran correctos, el usuario abonará la diferencia impaga con los intereses punitivos detallados en este documento.

### Retribución por Servicios no Previstos

Las retribuciones por prestación de servicios no previstos en el cuerpo tarifario, serán convenidas en cada caso entre el Consorcio y el solicitante.

### Ocupaciones (Res. N° 23/94 Anexo III Cuadro Tarifario para Régimen de Ocupación)

1. Para las ocupaciones existentes a la fecha de puesta en vigencia del presente reglamento se mantendrán los importes establecidos oportunamente en cada caso.
2. Para las ocupaciones otorgadas a partir de la fecha de puesta en vigencia del presente reglamento, el Directorio del Consorcio de Gestión del Puerto de Quequén establecerá el canon aplicable en cada caso, valorando a tal efecto los siguientes aspectos:
  - a. Tarifa Base: Establecida en cuadro tarifario.
  - b. Alícuota: A determinar por Resolución del Directorio teniendo en cuenta en cada caso los siguientes aspectos.

Tipo de Actividad: De acuerdo a la clasificación establecida en el ANEXO II - RÉGIMEN DE OCUPACIÓN - inciso 2 -Clasificación de los Permisos de Uso.

Magnitud: Considerando la totalidad de la superficie ocupada y/o afectada directa o indirectamente a la actividad a desarrollar.

Funcionalidad: Se tendrá en cuenta el grado de aptitud del inmueble para el desarrollo de la o las actividades autorizadas, merituando la existencia y/o proximidad de muelles, accesos terrestres pavimentados, vías férreas, servicios públicos, etc.

Mejoras Existentes: Cuando se acuerde la cesión de edificios, mejoras

  
Mariano D. Carrillo  
Presidente Interino  
 Puerto Quequén

y/o instalaciones, se adicionará el seis (6%) por ciento anual sobre el valor de dichos bienes (ANEXO II - REGIMEN DE OCUPACION - inciso 20 -Valuación de Inmuebles).

Importancia Estratégica: Valorándose en tal sentido la vinculación a que pueda tener la ocupación con el desarrollo y/o captación de nuevos tráficos.

La Alícuota se calculará, como la tarifa base, en dólares estadounidenses por metro cuadrado y por mes.

La tarifa a liquidar será la que resulte de sumar la Alícuota a la Tarifa Base.

### 3. Multas por Transgresiones

|                   |                        |
|-------------------|------------------------|
| 1ra. transgresión | 10 % del canon mensual |
| 2da. transgresión | 10 % del canon mensual |
| 3ra. Transgresión | 10 % del canon mensual |

## **Ordenanza N° 06-24 (DPSN - Prefectura Naval Argentina)**

### **Tomo 3 - "Régimen Operativo del Buque" - Normas Particulares para los buques en puertos, terminales portuarias y/o muelles marítimos de la Provincia de Buenos Aires - Parte C - Puerto Quequén**

#### **1 - Disposiciones Generales**

1.1. Por "mar calmo" se interpreta a las alturas de olas no superiores a 0,50 m.

1.2. La visibilidad, la velocidad de viento y la periodicidad del tren de ola serán determinadas por la Prefectura Quequén, por los medios que considere más efectivos.

1.3. La "altura de ola" se refiere a la que se presenta sobre el eje del Canal Exterior. Los valores declarados por los capitanes y prácticos, así como los obtenidos de olígrafos u otros dispositivos, serán tomados como de referencia, pero no implican modo determinante de acción a seguir.

1.4. La eslora máxima admisible para ingresar a puerto será de 230 m. mientras el canal de acceso tenga un ancho de solera de 120 m., en caso de no mantenerse dicho ancho se disminuirá en 10 m. la eslora máxima

permitida por cada 5 m. de disminución del ancho de solera del Canal. En caso de los Sitios de atraque en donde fueron otorgadas autorizaciones de amarre con márgenes de tolerancia preestablecidos y/o de mayores dimensiones, serán respetados en tanto y en cuanto la Prefectura local considere que se encuentran dadas las condiciones de seguridad para su ingreso y egreso.

1.5. La Prefectura local podrá cerrar el puerto por:

1.5.1. Intensidad de viento superior a 49 Km/h.

1.5.2. Visibilidad menor a DOS (2) millas náuticas.

1.5.3. No obstante, se permitirá el ingreso a puerto a aquellos buques que en relación con su porte con las condiciones hidrometeorológicas reinantes vean comprometida su seguridad, toda vez que dicha maniobra no represente asumir riesgos innecesarios para otros buques, para las obras o instalaciones portuarias y/o la protección ambiental.

1.6. Margen de Seguridad Bajo la Quilla (MSBQ):

1.6.1. Mar calmo u olas de hasta 0,50 m.: Todo buque que navegue por el Canal de Acceso y Áreas de aguas restringidas, deberá dejar un (MSBQ) de 0,30 m. con marea creciendo y 0,60 m. con marea bajando. A tal fin, los calados máximos serán calculados teniendo en consideración los distintos factores y efectos evolutivos que incidan en su determinación, particularmente la velocidad del buque durante su navegación.

1.6.2. Altura de ola mayor a 0,50 m y hasta 1,80 m: El (MSBQ) en el punto (1.6.1) se incrementará 0,10 m. por cada 0,10 m. de altura de ola que se exceda de los 0,50 m.

1.7. Las maniobras de entradas o salidas en horas nocturnas quedarán supeditadas al correcto funcionamiento del sistema de balizamiento e iluminación portuaria.

1.8. Las dragas estarán eximidas del punto 1.5., siempre y cuando el capitán de estas considere que las condiciones hidrometeorológicas reinantes no condicionan el normal desarrollo de sus tareas. Informando de tal situación a la Estación Costera, a excepción de reducción de visibilidad (niebla).

## **2. Disposiciones particulares para la Seguridad de la Navegación para buques de eslora máxima superior a 80 m**

2.1. Prohibiciones Varias: Se prohíbe el cruce o adelantamiento en el Canal de Acceso y en el Antepuerto a Rada.

## 2.2. Condiciones para las maniobras de entrada y salida:

2.2.1. En sus maniobras de entrada y salida los buques deberán hacerlo con asiento positivo no mayor al 2 % de eslora, manteniendo la 3/4 parte de la hélice sumergida.

2.2.2. El ángulo muerto de visibilidad medido desde el puente será tal que permita ver la superficie del agua hacia la proa a una distancia mínima de 400 m.

2.2.3. Las maniobras de virado se harán preferentemente en la pileta de maniobra.

2.2.4. La velocidad será la mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque durante el ingreso y/o egreso a puerto.

2.2.5. No se permitirá la entrada o salida del puerto con intensidad de viento superior 37 Km/h.

2.2.6. Se permitirá el ingreso y/o salida del puerto con una altura de ola de hasta 1,80 m. con el (MSBQ) establecido en el punto 1.6 del presente agregado.

2.2.7. Se permitirá el ingreso y egreso de buques con una altura de ola de hasta 2,10 m. con un (MSBQ) adicional en función del calado máximo, que se sumará al establecido en el punto 1.6. y será equivalente al 10 % del calado en la entrada y 5 % en la salida.

2.2.8. Se permitirá el ingreso y egreso de buques con una altura de ola de hasta 2,40 m. con un (MSBQ) adicional en función del calado máximo, que se sumará al establecido en el punto 1.6. y será equivalente al 20 % del calado en la entrada y 15 % en la salida para buques.

2.2.9. Se permitirá con luz diurna el ingreso y egreso de buques de eslora máxima de hasta 140 m. con una altura de ola de hasta 2,70 m. con un (MSBQ) adicional en función del calado máximo al establecido en el punto 1.6. y será equivalente al 20 % del calado.

2.2.10. Las operaciones indicadas en los puntos 2.2.7., 2.2.8. y 2.2.9. estarán supeditadas a que el período de olas no supere los 8 segundos.

## 2.3. Condiciones para el amarre en los sitios:

2.3.1. Los buques deberán amarrar proa afuera, salvo disposición particular en contrario.

RESOLUCIÓN N° 15-2026

FECHA 29 06 26

2.3.2. Sitio N° 1: Se permitirá el amarre de buques en andana cuya sumatoria de mangas máximas no supere los 50 m. Esto se aplicará también cuando se trate de buques de eslora máxima menor a 80 m.

2.3.3. Sitio N° 6: Se permitirá el amarre de buques de eslora máxima superior a 180 m. toda vez que se halle amarrado proa afuera y mantenga una distancia no inferior a los 60 m. medidos desde su proa hasta la popa del buque amarrado en los Sitios 4/5. El calado aéreo de los buques no podrá superar los 40 m. debido a la presencia de Cables Aéreos de Alta Tensión.

### 3. Limitaciones Operativas para buques pesqueros

3.1. Los buques clasificados como pesqueros, de acuerdo con el tipo de navegación establecida por el correspondiente Certificado Nacional de Seguridad de la Navegación (C.N.S.N.), tendrán limitadas sus salidas del puerto cuando la altura de ola sea superior a los siguientes parámetros:

3.1.1. Marítima de Altura: Sin restricciones.

3.1.2. Marítima Costera: Sin restricciones.

3.1.3. Rada o Ría: hasta CUATRO (4) m.

3.1.4. Otros Buques: Los buques y las embarcaciones menores no clasificados como pesqueros, estarán regidos por normas o recomendaciones emitidas por la Prefectura Quequén para cada caso en particular.

### 4. Zona de Fondeo

4.1. Se autoriza el fondeo de buques en Rada del Puerto, determinada por la siguiente zona:

4.1.1. Al NORTE, por una línea imaginaria paralela a la costa distante a CINCO (5) millas náuticas de la misma.

4.1.2. Al SUR por el paralelo 38° 46' S.

4.1.3. Al OESTE por el meridiano 058° 51'W.

4.1.4. Al ESTE por el meridiano 058° 28' W.

4.2. No obstante, previa autorización de la Estación Costera de la Prefectura Naval Argentina, se permitirá el fondeo y/o espera de buques en forma transitoria a menos de CINCO (5) millas náuticas de la costa cuando obedezca a razones tales como el embarco/desembarco de tripulantes.

### 5 - Zona de Remolque - Maniobra Obligatorio

  
Mariano D. Carrillo  
Presidente Interino  
 Puerto Quequén

5.1. La asistencia de los buques remolcadores (con o sin pasaje de cabo/s) a los buques que por sus características se encuentren obligados a su utilización en los movimientos de entrada, salida e interior de puerto, iniciarán o finalizarán al abrigo de las escolleras. No obstante, dichos lugares podrán ser determinados por el práctico interviniente, quien deberá garantizar la seguridad de la maniobra evaluando las características del buque, de los remolcadores intervinientes y las condiciones hidrometeorológicas reinantes, informando de tal decisión a la Estación Costera local.

5.2. Los buques de eslora máxima superior a 80 m. y hasta 100 m., utilizarán UN (1) (BR) para sus maniobras de entrada y salida.

5.3. Los buques de eslora máxima superior a 100 m. y hasta la máxima permitida utilizarán DOS (2) (BR), pudiendo accederse a las siguientes excepciones:

5.3.1. Los buques de eslora máxima hasta 140 m. cuando se encuentren amarrados "proa afuera", podrán prescindir de UN (1) (BR) únicamente para sus maniobras de salida.

5.3.2. Los buques de eslora máxima superior a 140 m. y hasta 160 m. que posean (BT) y se encuentren amarrados "proa afuera", podrán prescindir de UN (1) (BR) únicamente para sus maniobras de salida.

Mariano D. Carrillo  
Presidente Interino  
Puerto Quequén