

REGLAMENTO DE OPERACIONES, SEGURIDAD, PROTECCIÓN Y CONTROL DE CONTAMINACIÓN PARA EL TERMINAL PETROLERO DE BALAO APLICABLE AL TRÁFICO INTERNACIONAL Y DE CABOTAJE

INDICE

CAPITULO I

I. OBJETO Y DEFINICIONES

- I.1. Objeto
- I.2. Definiciones

CAPITULO II

II. OPERACIONES MARÍTIMAS

- II.1 Documentación
 - II.1.1 Notificación de arribo
 - II.1.2 Recepción y despacho
 - II.1.3 Autorización de Libre Operación (ALO)
 - II.1.4 Documentación exigida a los buques petroleros nacionales o extranjeros de Tráfico Internacional para otorgar la libre plática.
 - II.1.5 Documentación exigida a los buques petroleros de tráfico nacional para otorgar la libre plática.
 - II.1.6 Arribo de un buque petrolero de otra bandera de tráfico internacional por primera vez al Terminal.
 - II.1.7 Notificación de zarpe
 - II.1.8 Zarpe de un buque de tráfico Internacional o de Cabotaje
 - II.1.9 Documentación que deben llevar los buques petroleros para navegar en aguas jurisdiccionales.
 - II.1.10 Agencias Navieras
 - II.1.11 Documentación para el control de combustible
 - II.1.12 Documentación para embarcaciones privadas
 - II.1.13 Solicitudes de Servicios
- II.2 Control de Operaciones
 - II.2.1 Operaciones Marítimas
 - II.2.2 Prioridades en los Servicios
 - II.2.3 Practicaje
 - II.2.3.1 Obligatoriedad del servicio de practicaje
 - II.2.3.2 Capitán de amarre y control de carga
 - II.2.3.3 Situaciones de emergencia
 - II.2.3.4 Sanciones por no usar Práctico
 - II.2.3.5 Prestación de servicios
 - II.2.3.6 Amarre / abarloamiento

II.2.3.7 Desamarre / desabarloadamiento

II.3 Área Marítima

II.3.1 Área de maniobras

II.3.2 Área de espera de práctico

II.3.3 Área de Cuarentena

II.3.4 Fondeaderos del Terminal

II.4 Características de los buques petroleros que pueden operar en SUINBA

II.4.1 SOTE

II.4.2 OCP

II.4.3 TEPRE

II.5 Sistema de amarre

II.5.1. TEPRE

II.5.2 SOTE

II.5.3 OCP

II.6 Regulaciones para las naves durante su permanencia en la SUINBA

II.7 Navegación y movilización de naves

II.7.1 Prohibición

II.7.2 Autorización para movilización de naves

II.7.3 Maniobras de emergencia

II.7.4 Notificación de movilización de naves

II.7.5 Uso de remolcadores

II.7.5.1 Número mínimo de remolcadores y lanchas para la maniobra de amarre en los terminales

II.7.5.2 Uso de remolcadores que no pertenecen a la SUINBA

II.7.6 Uso de lanchas

II.7.7 Falso movimiento

II.8 Obligatoriedad de los servicios

CAPITULO III

III. DE LA SEGURIDAD

III.1 Normas Internacionales de Seguridad

III.2 Prohibición de maniobras

III.3 Normas Generales de Seguridad

III.4 Normas Específicas de Seguridad

III.4.1 Fondeo

III.4.2 Previas a la maniobra de amarre

III.4.3 Durante la maniobra de amarre

III.4.4 Durante los operativos de carga y descarga

III.4.5 Durante la maniobra de desamarre

III.5 Normas Complementarias de Seguridad

III.6 Normas para la suspensión de las operaciones de carga y descarga

III.6.1 Desamarre de un buque que está en proceso de carga o descarga

III.7 Infracción de las regulaciones de seguridad

III.8 Lista de chequeo de seguridad buque-tierra

III.9 Personal autorizado

III.10 Reportes del Capitán del buque

CAPITULO IV

IV. DE LA PROTECCIÓN MARITIMA

IV.1 Generalidades

IV.2 Medidas de Protección

IV.3 Control de accesos

IV.3.1 De personas y equipajes

IV.3.2 De vehículos

IV.4 Vigilancia de las instalaciones portuarias y del área marítima jurisdiccional

IV.5 Control de accesos a las zonas restringidas de la instalación portuaria

IV.6 Inspección de provisiones y materiales

IV.7 Comunicaciones

CAPITULO V

V. DE LA PREVENCIÓN, CONTROL Y MITIGACIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

V.1 Generalidades

V.2 De la prevención

V.3 Del control

V.4 De la mitigación

V.5 Guías y recomendaciones Internacionales aplicables

V.6 Deslastre

V.7 Carga a granel de hidrocarburos

V.8 Hoja de desalojo de basura

CAPITULO VI

VI. DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

VI.1 Las cometidas por funcionarios de las agencias navieras

VI.2 Las cometidas por el Capitán de la nave

VI.3 Las cometidas por personal marítimo

VI.4 Procedimiento para sancionar las infracciones

REGLAMENTO DE OPERACIONES, SEGURIDAD, PROTECCIÓN Y CONTROL DE CONTAMINACIÓN PARA EL TERMINAL PETROLERO DE BALAO APLICABLE AL TRÁFICO INTERNACIONAL Y DE CABOTAJE

CAPITULO I

I. OBJETO Y DEFINICIONES

I.1 Objeto

El presente Reglamento describe la competencia que tiene la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao (SUINBA) para regular el cumplimiento de las obligaciones y procedimientos operacionales, administrativos, de seguridad, prevención de contaminación y protección que deberán observar las personas naturales o jurídicas que realizan cualquier maniobra o presten servicio, directa o indirectamente a los buques petroleros, a los propietarios de la carga y a los usuarios en general, dentro de su jurisdicción. El Superintendente tiene las mismas atribuciones que el Capitán de Puerto.

I.2 Definiciones

Alije Operación de trasvasije de carga de hidrocarburos de un buque petrolero a otro.

Autorización de Libre Operación (ALO) Documento oficial emitido por la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA) que permite operar en el Terminal Petrolero a los buques de otras banderas.

Área de Fondeo y Maniobra

Fondeo: es el área marítima dentro de la jurisdicción del Terminal Petrolero en la cual se encuentran ubicados los fondeaderos.

Maniobra: área donde los buques petroleros ejecutan las diferentes operaciones marítimas dentro de la jurisdicción del Terminal Petrolero.

La navegación en estas áreas es prohibida para otras embarcaciones ajenas a la operación y el servicio de practica es obligatorio.

Bunkereo

Maniobra de entrega de combustible de un buque a otro para consumo.

Capitán del buque

Oficial al mando del buque petrolero.

Capitán de Amarre y Control de Carga – CACC

Es el representante de los Terminales Marítimos de PETROECUADOR y OCP, quien tiene bajo su responsabilidad, el control y supervisión de las operaciones de carga y descarga de hidrocarburos en los buques petroleros en muelle, boyas, monoboya u operaciones de alije y asiste a los prácticos en las maniobras.

Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)

Disposiciones a las cuales se hace referencia en el Capítulo XI-2 del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 enmendado; para la implementación del nuevo sistema internacional de medidas destinadas a incrementar la protección marítima, permitiendo que buques e instalaciones portuarias cooperen para detectar y prevenir actos que supongan una amenaza para la protección en el sector del transporte marítimo.

DWT – Deadweight (Peso Muerto)

Es la diferencia expresada en toneladas, entre el desplazamiento del buque en agua de un peso específico de 1.025, correspondiente a la flotación de francobordo asignado de verano, y el desplazamiento del buque en rosca.

Desplazamiento del buque en rosca

Valor, expresado en toneladas, que representa el peso de un buque sin carga, combustible, aceite lubricante, agua de lastre, agua dulce, agua de alimentación de caldera en los tanques ni provisiones de consumo, y sin pasajeros, tripulantes, ni efectos de unos y otros.

Equipo Aprobado

Diseño de un equipo que ha sido probado y aprobado por una autoridad competente, tal como una entidad estatal o una sociedad clasificadora. Dicha autoridad debe certificar que el equipo es seguro para usarse en una atmósfera peligrosa y específica.

ETA – Estimated Time of Arrival

Hora estimada de arribo

IACS – International Association of Classification Societies

Asociación Internacional de Sociedades Clasificadoras, compuesta por las 11 clasificadoras más importantes del mundo, contribuyen a la seguridad marítima a través de regulaciones y apoyo técnico, verificaciones de cumplimiento, e investigación y desarrollo en diseño y construcción de buques.

Inspector de Control de Carga y Seguridad (ICCS)

Delegado de SUINBA para ejercer actividades de control de recepción, despacho de las naves y prevención de la contaminación de los buques tanqueros que operan en el Terminal Marítimo.

Instalaciones del Terminal

Son las instalaciones que forman parte del Terminal Petrolero, destinadas a cualquier actividad marítima, portuaria, de conformidad con el Art. 7, literal d) de la Ley de Régimen Administrativo de los Terminales Petroleros.

NC (Número Cúbico)

El número cúbico de un buque (NC) se calcula con la siguiente fórmula:

$$NC = (LBP \times B \times D) / 1000$$

Donde:

NC = Número cúbico de un buque
LBP = Eslora entre perpendiculares
B = Manga
D = Puntal.

Organización Marítima Internacional (OMI)

La Organización Marítima Internacional, es un organismo especializado de las Naciones Unidas que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación marina. Recientes iniciativas de la OMI han incluido reformas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) y al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques (MARPOL 73/78). Su sede se encuentra en Londres, Reino Unido.

Operaciones Portuarias

Es la entrada, salida, fondeo, atraque, desatraque, amarre, desamarre y permanencia de naves en el ámbito territorial de un puerto

OCPM-Oficial de la Compañía para la Protección Marítima

Persona designada por la compañía para asegurar que se lleva a cabo una evaluación sobre la protección, que el plan de protección del buque se desarrolla, presenta, implanta y mantiene; y, coordina con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y con el oficial de protección del buque.

OPB-Oficial de Protección del Buque

Persona a bordo del buque responsable ante el Capitán, que es designada por la compañía para responder por la protección del buque, incluida la implantación y mantenimiento del plan, y para la coordinación con el OCPM y con los OPIP.

OPIP-Oficial de Protección de las Instalaciones Portuarias

Persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del plan de protección de la instalación portuaria, y para la coordinación con los OPBs y OCPMs.

PPIP-Plan de Protección de la Instalación Portuaria

Plan elaborado para asegurar la aplicación de medidas destinadas a proteger la instalación portuaria y los buques, personas, carga, unidades de transporte y las provisiones en la instalación portuaria de los riesgos de un suceso que afecte la protección marítima.

Practicaje

Es el servicio de asesoramiento que presta el Práctico del Terminal Petrolero, al Capitán del buque en los movimientos y maniobras en el área de operación del Terminal o en las áreas asignadas.

Práctico

Es el asesor de los Capitanes de los buques petroleros que realizan las maniobras en la Jurisdicción del Terminal Petrolero, en todo lo relacionado a la navegación, regulaciones de maniobras y legislación marítima.

Registro Sinóptico Continuo

Historial del buque referido a la información contenida en él.

SIGMAP

Sistema gerencial de información marítima y portuaria que permite el procesamiento de datos para el seguimiento y control de los buques mercantes durante su navegación por el área de responsabilidad ecuatoriana.

SITRAME

Sistema de información de Tráfico Marítimo Ecuador, para el ejercicio del control marítimo de los buques nacionales y extranjeros en su tránsito por el área de jurisdicción nacional, en demanda o desde puertos ecuatorianos y en paso inocente.

Ullage

Altura del espacio sobre el nivel del líquido en un tanque.

CAPITULO II**II. OPERACIONES MARITIMAS****II.1 Documentación**

La Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao efectuará el control de los documentos y certificados nacionales e internacionales de los buques, sujetos a las leyes marítimas, al presente Reglamento, y a las disposiciones y procedimientos vigentes emitidos por la Autoridad Marítima competente.

Todo buque petrolero que arribe a la SUINBA estará representado por una Agencia Naviera domiciliada en la ciudad de Esmeraldas.

II.1.1 Notificación de arribo

Todos los buques petroleros nacionales y extranjeros de tráfico internacional notificarán su arribo directamente a Guayaquil Radio por los canales de trabajo, con la siguiente información:

Mensaje de Plan de Viaje (SP) de acuerdo al SITRAME, 72 horas antes de su arribo al puerto.

Información Adicional de Arribo (IAA) de acuerdo al SITRAME, como anexo al SP.

Mensaje de Arribo /Final (FR), dos horas antes de su recalada al puerto de destino.

Con la recepción de la información antes citada, Guayaquil Radio habilitará el sistema, y la Superintendencia procederá a ingresar en el SIGMAP el arribo del buque petrolero.

Por su parte, las Agencias Navieras reportarán a Balao Radio el ETA de los buques petroleros agenciados, 72 horas antes de su arribo y mantendrán informada a la SUINBA de los cambios que se generen.

En la solicitud de recepción del buque petrolero enviada a la Superintendencia, la Agencia Naviera deberá informar por escrito si cumple con las exigencias técnicas y operativas del Terminal donde va a operar; en caso de no cumplir con éstas, el buque será sometido a una inspección luego de que la Agencia informe de su cumplimiento, previo a la autorización de inicio de la maniobra.

II.1.2 Recepción y despacho

Para efectos de la Recepción y Despacho, se cumplirá lo contemplado en el Código de Policía Marítima y en el Reglamento a la Actividad Marítima.

La Recepción del buque petrolero por parte de las Autoridades, se realizará una vez que éste haya fondeado y por excepción en caso de emergencia antes de fondear.

Luego de obtener la libre plática se procederá a realizar las operaciones de carga o descarga.

II.1.3 Autorización de Libre Operación (ALO)

Todo buque petrolero de tráfico internacional de bandera extranjera, para operar en el Terminal Petrolero, previamente deberá obtener de la DIRNEA, la Autorización de Libre Operación (ALO), documento oficial que debe ser del conocimiento de la Superintendencia antes del arribo del buque, a través del Sistema de Gestión Marítima y Portuaria (SIGMAP). Será válido únicamente para la operación que fue solicitada, bajo las condiciones e indicaciones que constan en dicho documento.

Un buque petrolero que ha recibido el ALO y/o que se encuentra en trámite para la obtención del mismo, al ingresar a aguas territoriales procederá directamente a la jurisdicción marítima de la Superintendencia de acuerdo a lo dispuesto por el Sistema de Información de Tráfico Marítimo del Ecuador (SITRAME).

II.1.4 Documentación exigida a los buques petroleros nacionales o extranjeros de Tráfico Internacional para otorgar la libre plática.

Para su recepción se debe dar cumplimiento a lo establecido en el Reglamento a la Actividad Marítima (RAM), donde el Capitán de la nave al momento de la recepción deberá presentar a las Autoridades de la Superintendencia del Terminal Petrolero, Aduana, Sanidad y Migración los siguientes documentos:

- Permiso de zarpe del último puerto extranjero
- 5 ejemplares de la Declaración General

- 4 ejemplares de la Declaración de Manifiesto de Carga
- 4 ejemplares de la Declaración de Provisiones del buque.
- 4 ejemplares del Rol de Tripulación
- 2 ejemplares de la Declaración de Efectos de la tripulación
- 4 ejemplares de la Lista de Pasajeros
- 1 ejemplar de la Declaración Marítima de Sanidad.
- 2 ejemplares de la Lista de Correo
- 1 formato para Reporte de Cambio de Agua de Lastre
- Copias de los mensajes SITRAME enviados a la Costera Guayaquil.

II.1.5 Documentación exigida a los buques petroleros de tráfico nacional para otorgar la libre plática.

De acuerdo a lo dispuesto en el RAM, las naves de cabotaje deberán presentar los siguientes documentos originales al momento de la recepción:

- Solicitud de zarpe.
- Rol de tripulación.
- Lista de pasajeros.
- Declaración de provisiones del buque
- Permiso de tráfico

Adicionalmente se requerirán los siguientes documentos:

- Memorial de Viaje
- Guía de Movilización y Despacho Marítimo de Combustible (Petroecuador).
- Manifiesto de Carga

Con la documentación presentada en los numerales anteriores en originales, el Superintendente declarará la libre plática.

El Superintendente no otorgará Libre Plática a un buque petrolero, si durante la recepción, se comprueba alguna deficiencia o ausencia en la documentación oficial, particular que informará a la Agencia Naviera respectiva.

Dentro de las siguientes 24 horas, el Capitán del buque a través de su Agencia Naviera, hará llegar a la Superintendencia una carta aclaratoria justificando la novedad presentada durante la recepción.

La Superintendencia, a petición de la Agencia Naviera acudirá nuevamente a bordo del buque al que no se le otorgó la libre plática al arribo, y verificará que se haya cumplido lo indicado en el numeral anterior.

II.1.6 Arribo de un buque petrolero de otra bandera de tráfico internacional por primera vez al Terminal

Cuando un buque de otra bandera arribe por primera vez al Terminal Petrolero, a más de los requisitos anteriores para la libre plática, deberá presentar los siguientes documentos vigentes:

- Certificado Internacional de Seguridad del Equipo
- Certificado Internacional de Seguridad de Construcción
- Certificado Internacional de Seguridad de Radio
- Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos (IOPP).
- Certificado Internacional de Líneas de Carga (LL)
- Certificado Internacional de Arqueo (TONNAGE)
- Certificado de Clase
- Documento de Dotación Mínima de Seguridad
- Certificado Internacional de Gestión de Seguridad
- Certificado de Exención de Desratización
- Certificado emitido por la Autoridad Competente de que el buque tiene un seguro u otra seguridad financiera respecto al Convenio sobre Responsabilidad Civil por Daños por Contaminación de Hidrocarburos.
- Certificado Internacional de Protección del Buque (Código ISPS).
- Certificado "Condition Assessment Programme – CAP Certificate". (Solo para buques petroleros desde los 15 años de edad).
- Documento de Cumplimiento – DOC.
- Libro Registro de Hidrocarburos: Parte I y Parte II
- Libro de Registro de Basuras.
- Fecha de última prueba de carga efectuada a la pluma/grúas de carga.

Los certificados OMI también podrán ser revisados por la Autoridad Marítima Local a los buques de tráfico internacional que arriben al Terminal Petrolero en cualquier viaje, para verificar la vigencia y validez de dichos certificados. La ausencia o irregularidad de algún certificado OMI durante la inspección por parte de la Autoridad Marítima Local, ocasionará la suspensión o postergación del operativo a cumplirse en el Terminal Petrolero.

La Agencia Naviera del buque petrolero en tráfico Internacional deberá presentar el comprobante de cancelación del pago de la Tasa de Faros y Boyas antes del ingreso al Terminal Petrolero.

II.1.7 Notificación de zarpe

Todos los buques nacionales y extranjeros de tráfico internacional notificarán su zarpe a Guayaquil Radio por los canales de trabajo, con la siguiente información:

Mensaje SP (SAILING PLAN) de acuerdo al SITRAME, 2 horas antes del zarpe; este mensaje será requisito para obtención del permiso de zarpe.

Mensaje PR (POSITION REPORT), para confirmar el zarpe. Los Capitanes de los buques petroleros, de acuerdo a lo indicado en el PR, reportarán a Balao Radio el zarpe y puerto de destino, una vez que el Inspector de Control de Carga y Seguridad haya otorgado el despacho correspondiente.

II.1.8 Zarpe de un buque de tráfico Internacional o de cabotaje

Previo al zarpe, un buque petrolero nacional o de otra bandera de tráfico internacional presentará a la Autoridad del Terminal Petrolero los siguientes documentos:

- Solicitud y autorización de zarpe obtenido del SIGMAP
- 4 ejemplares de la Declaración General
- 4 ejemplares de la Declaración de Manifiesto de Carga
- 4 ejemplares de Conocimiento de Embarque
- 4 ejemplares de la Lista de Tripulación
- 4 ejemplares de la Lista de Pasajeros
- 4 ejemplares de la Declaración de Provisiones del buque
- 1 ejemplar de Permiso de Tráfico
- Bunker Delivery Note (B.D.N.)

Para obtener el zarpe de un buque petrolero en tráfico de cabotaje, se presentará a la Autoridad del Terminal Petrolero los siguientes documentos:

- Solicitud de zarpe
- Rol de tripulación
- Lista de pasajeros
- Declaración de suministros del buque
- Permiso de tráfico

II.1.9 Documentación que deben llevar los buques petroleros para navegar en aguas jurisdiccionales

Los buques petroleros nacionales de cualquier clase y porte para navegar en las aguas jurisdiccionales, portarán según el caso los documentos siguientes:

- Patente de Navegación o Pasavante
- Matrícula
- Certificado de Arqueo, Avalúo y Clasificación vigente
- Certificado de Inspección de Seguridad vigente
- Certificados Internacionales vigentes
- Libro Bitácora
- Los documentos señalados para la recepción y zarpe

II.1.10 Agencias Navieras

Las Agencias Navieras deberán presentar anualmente, las copias actualizadas de los documentos que se mencionan como requisito para operar reglamentariamente:

- Matrícula de Operación de Tráfico Internacional.
- Matrícula de Operación de Tráfico de Cabotaje.
- Nómina y número de matrícula de los agentes navieros autorizados a bordo de las naves.
- Garantía Bancaria o Póliza de Seguro.
- Cédula de Estación de Radio Privada

Las Agencias Navieras serán responsables ante la Superintendencia de la cancelación de las facturas que origine la prestación de servicios por parte de esta a los buques que representan.

II.1.11 Documentación para el control de combustible

Con el fin de dar cumplimiento a las normas establecidas para los procesos nacionales e internacionales de comercialización y control de combustibles, la SUINBA debe observar lo establecido en el Manual de Control de Combustible, expedida con la Directiva Específica Permanente DIGMER-OPE-001-2007-R del 01 de Agosto del 2007, debiendo cumplir los siguientes puntos:

- Uso obligatorio del sistema SIGMAP.
- Cumplir los procedimientos para operaciones de bunkereo y alije.
- Control de las Notas de Entrega de Combustible (Bunker Delivery Note - BDN).
- Control de Guías de Remisión/Despacho
- Realizar bunkereos y alijes en los sitios autorizados.
- Control de las maniobras de alije
- Control del abastecimiento de IFO.

II.1.12 Documentación para embarcaciones privadas

Toda embarcación que oferte servicios en la SUINBA de manera directa o indirecta en las maniobras de apoyo logístico a los buques petroleros deberá ser registrada anualmente por los respectivos Armadores en la Superintendencia, previa presentación de los siguientes requisitos:

- Matrícula Anual
- Certificado de Gestión de Seguridad
- Permiso de Tráfico Marítimo
- Certificado Internacional de Protección del Buque
- Póliza de Seguro
- Certificado de Dotación Mínima de Seguridad
- Nómina de la dotación con la respectiva matrícula
- Características y datos técnicos de la embarcación
- Documentación de internación temporal (sí es del caso)

Las embarcaciones que por primera vez van a efectuar la oferta de servicios, una vez obtenido el Permiso de Tráfico en la DIRNEA, deberán pasar la Inspección de Medidas de Seguridad a cargo de los Inspectores de Control de Carga y Seguridad de la Superintendencia.

La Superintendencia del Terminal de Balao, podrá realizar inspecciones a las embarcaciones que operen en su jurisdicción, para verificar el cumplimiento de las medidas de seguridad, cuando lo estime conveniente.

II.1.13 Solicitud de Servicios

Las solicitudes de servicios por parte de las Agencias Navieras, serán recibidas en Balao Radio, de acuerdo a las siguientes disposiciones:

- Maniobras de fondeo y zarpe se efectuarán, mínimo con 2 horas de anticipación
- Maniobras de amarre y abarloomiento, se presentarán de manera oficial y por escrito directamente a la Superintendencia y se confirmarán a Balao Radio por el canal de trabajo (14) o vía telefónica, mínimo con 6 horas de anticipación.
- Maniobras de desamarre y o desabarloomiento serán solicitadas a Balao Radio, mínimo con 4 horas de anticipación.

Las solicitudes de las maniobras de amarre y/o abarloomientos, contendrán la siguiente información:

- Nombre del buque (amarre) o buques (abarloomiento)
- Hora de inicio de la maniobra
- Sitio de amarre y/o abarloomiento
- Nombre del Capitán de Amarre y Control de Carga
- Tiempo estimado de carga, descarga (Alije o Bunkereo).

Las maniobras especiales establecidas en la Normativa Tarifaria del Terminal Petrolero de Balao, requeridas por los Terminales Marítimos Petroleros (TEPRE-SOTE-OCP), serán solicitadas por escrito al Superintendente de SUINBA con un mínimo de 24 horas de anticipación.

II.2 Control de Operaciones

II.2.1 Operaciones Marítimas

En el área marítima de la jurisdicción del Terminal Petrolero de Balao, solamente se realizarán operativos de carga, descarga, alije y bunkereo de hidrocarburos. En caso de requerir otro tipo de operativos, la Agencia Naviera o el Terminal Marítimo, deberán solicitar autorización por escrito al Superintendente de SUINBA, mínimo con 8 horas de anticipación.

II.2.2 Prioridades en los Servicios

El Jefe del Departamento de Operaciones de la Superintendencia, en el orden de recepción de las solicitudes, analizará y priorizará la ejecución de las maniobras y/u operativos, fijando fecha y hora para el inicio de las mismas.

El orden de las prioridades y el tiempo de intervalo entre maniobras u operativos podrán ser modificados por el Superintendente, a solicitud escrita de PETROECUADOR u OCP, que justifiquen dicho pedido.

II.2.3 Practicaje

Es el servicio de asesoramiento que presta el Práctico del Terminal Petrolero, al Capitán de la nave en los movimientos y maniobras en el área de operación del Terminal o en las áreas asignadas en su jurisdicción. Los Prácticos de las Superintendencias de los Terminales Petroleros serán dependientes de ellas como servidores públicos.

II.2.3.1 Obligatoriedad del servicio de Practicaje

Para toda nave de bandera nacional o extranjera que ingrese a realizar una maniobra u operativo en el área bajo la jurisdicción de la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao, ésta le deberá proveer un práctico de forma obligatoria, conforme a lo dispuesto en las Regulaciones Específicas del Terminal. La Superintendencia establecerá las excepciones de usar práctico a través de una Resolución.

II.2.3.2 Capitanes de Amarre y Control de Carga

Coordinará con el Práctico la posición del buque en la maniobra de amarre, quedando bajo su responsabilidad las operaciones de carga y descarga, control y seguridad de su ejecución.

II.2.3.3 Situaciones de emergencia

Se exceptúa la obligatoriedad de llevar Práctico cuando el buque petrolero tenga que efectuar movimientos en situaciones de emergencia, debiendo informar inmediatamente al Jefe del Departamento de Operaciones, a través de Balao Radio.

II.2.3.4 Sanciones por no usar Práctico

Los Capitanes de naves que en el área de jurisdicción de la Superintendencia maniobren sin llevar Práctico abordo serán sancionados de acuerdo a lo establecido en este Reglamento.

A efectos de este artículo, se considerarán solidarios del pago de sanciones económicas los armadores, operadores y agencias navieras que actúen en representación del armador, conjuntamente con el Capitán del buque.

II.2.3.5 Prestación de Servicios

El servicio de practicaje se prestará durante todos los días del año, de acuerdo a las regulaciones operativas, océano-atmosféricas y de seguridad del Terminal Petrolero de Balao.

II.2.3.6 Amarre/abarloamiento

Las maniobras de amarre a las boyas del TEPRE, SOTE y OCP, y de abarloamiento se realizarán con horario diurno.

El Práctico iniciará el amarre y/o abarloamiento, luego de haber sido informado por el Capitán del buque que éste se encuentra listo, y por el CACC que el personal de apoyo necesario para la maniobra, se encuentra en sus puestos, en el caso de la maniobra de amarre

II.2.3.7 Desamarre/desabarloadamiento

Las maniobras de desamarre en el OCP, SOTE, TEPRE y desabarloadamiento, se realizarán con horario diurno y nocturno. Para lo cual, la Agencia Naviera, solicitará al Jefe del Departamento de Operaciones a través de Balao Radio, el servicio de practicaaje.

El Práctico iniciará el desamarre o desabarloadamiento, luego de haber sido informado por el Capitán del buque, de que éste se encuentra listo, y por el CACC que el personal de apoyo para la maniobra se encuentra en sus puestos.

II.3 Área Marítima

II.3.1 Área de maniobras

El área donde los buques petroleros ejecutan maniobras y/u operativos como son: fondeos, amarres, desamarres, abarloadamientos y desabarloadamientos, zarpes y carga, descarga, alije y bunkereo, respectivamente, está comprendida dentro de las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud	01°02'50" N	Longitud	79°40' 10" W
Latitud	00°59'50" N	Longitud	79°40' 10" W
Latitud	00°59'50" N	Longitud	79°46' 05" W
Latitud	01°02'50" N	Longitud	79°46' 05" W

II.3.2 Área de Espera de Práctico

El Área de Espera de Práctico, está comprendida dentro de las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud	01°02'50" N	Longitud	79°44'05" W
Latitud	01°02'50" N	Longitud	79°41'05" W
Latitud	01°03'50" N	Longitud	79°44'05" W
Latitud	01°03'50" N	Longitud	79°41'05" W

II.3.3 Área de Cuarentena

El Área de Cuarentena se encuentra dentro de las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud	01°04'50" N	Longitud	79°44'05" W
Latitud	01°04'50" N	Longitud	79°46'05" W
Latitud	01°02'50" N	Longitud	79°44'05" W
Latitud	01°02'50" N	Longitud	79°46'05" W

En esta área se fondearán las naves que han solicitado "FONDEADERO NO COMERCIAL"

II.3.4 Fondeaderos del Terminal

Los buques petroleros serán asignados a los fondeaderos de acuerdo al operativo a realizar dentro del área de jurisdicción de la Superintendencia, estos están identificados alfabéticamente y su posición se indica a continuación: (Carta IOA 1001) (WGS84)

Fondeaderos para el TEPRE, Monoboyas “X” y “Y”

Nominativo	Coordenadas Geográficas	TIPO B/T
ALFA	Lat. 01°01'50" N Long. 79° 40'00" W	Handysize tankers
BRAVO	Lat. 01°01'38" N Long. 79° 40'25" W	Handysize tankers
CHARLIE	Lat. 01°01'30" N Long. 79° 41'14" W	Panamax tankers
DELTA	Lat. 01°02'00" N Long. 79° 41'19" W	Panamax tankers
ECHO	Lat. 01°02'30" N Long. 79° 41'30" W	Panamax tankers
FOXTROX	Lat. 01°02'30" N Long. 79° 42'00" W	Aframax tankers
GOLFO	Lat. 01°02'30" N Long. 79° 42'30" W	Aframax tankers

Fondeaderos para el Terminal OCP

Nominativo	Coordenadas Geográficas	Tipo B/T
HOTEL	Lat. 01°02'30" N Long. 79°43'00"W	Aframax Tankers
QUEBEC	Lat. 01°02'30" N Long. 79°43'30" W	Aframax Tankers
ROMEO	Lat. 01°02'30" N Long. 79°44'00" W	Suezmax Tankers
SIERRA	Lat. 01°02'30" N Long. 79°44'45" W	VLCC – Suezmax
VICTOR	Lat. 01°02'30" N Long. 79°45'30" W	VLCC – Suezmax

Fondeadero para trabajos en caliente y aliје

Lat. 01°02'00" N

Lon. 079°46'00" W

II.4 Características de los buques petroleros que pueden operar en la SUINBA

II.4.1 SOTE

Para realizar maniobras de carga:

- **Monoboyas “X” y “Y”**

Peso muerto (DWT), no superior a 100.000 T

II.4.2 OCP:

Para realizar maniobras de carga:

- **Monoboya “C”**

Peso muerto (DWT), no superior a 150.000 T

- **Monoboya “P”**

Peso muerto (DWT), no superior a 325.000 T

II.4.3 TEPRE:

Para realizar maniobras de amarre y desamarre:

a. Para buques de las siguientes características:

Eslora (LOA), Máxima 185m. – mínima 120m.

Manga (C), Máxima 31.4 m.

Calado (D), Máximo 12 m.

Peso muerto (DWT), máximo 40.000TPM – mínimo 15.000T

Numero Cúbico, máximo 105

b. Para buques de las siguientes características:

Eslora (LOA), Máxima 120m. – mínima 100m.

Calado (D), Máximo 12 m.

Peso muerto (DWT), máximo 15.000TPM – mínimo 5.000T

Número Cúbico, menor a 105

II.5 Sistema de amarre

Los buques petroleros deben disponer de un sistema de amarre, que cumpla con los requerimientos establecidos por el Terminal en el cual van a operar:

II.5.1 TEPRE

Para buque tipo a.

Por lo menos 08 tiras de amarre, de polipropileno de 220 metros de longitud, con una resistencia a la rotura (BS) acorde con el peso muerto (DW) del buque, aseguradas en los respectivos tambores y al menos 08 tiras de amarre, de nylon o polipropileno de 150 metros de longitud, con una resistencia a la rotura (BS) acorde con el peso muerto (DW) del buque, aseguradas en los respectivos tambores o en bitas; por cada tira de amarre se debe disponer de una rabiza de nylon de 26mm de diámetro mínimo x 3 metros de longitud y con un BS mínimo de 14.5 Tons. No se aceptarán rabizas fabricadas de otros materiales.

En caso de que el buque petrolero no exceda los requisitos establecidos anteriormente de la Eslora Total (LOA), la Manga (C) y el Número Cúbico (NC), pero su peso muerto (DW) sea superior a 40,000 TPM, se permitirá la operación del buque, siempre y cuando presente un Certificado Internacional de Línea de Carga de remediación vigente, para un peso muerto no superior a 40.000 TPM y una carta de responsabilidad emitida por el armador, asumiendo toda responsabilidad en el caso de producirse un incidente de contaminación.

Los buques petroleros deben estar dotados del equipo adecuado para la manipulación de las mangueras de carga. Este equipo debe tener vigente el Certificado (Cargo Gear Certificate), con la prueba de carga vigente (load proof test).

Para buque tipo b.

Por lo menos 08 tiras de amarre, de polipropileno de 220 metros de longitud, con una resistencia a la rotura (BS) acorde con el peso muerto (DW) del buque, aseguradas en los respectivos tambores o en bitas y al menos 04 tiras de amarre, de nylon o polipropileno de 150 metros de longitud, con una resistencia a la rotura (BS) acorde con el peso muerto (DW) del buque, aseguradas en bitas; por cada tira de amarre se debe disponer de una rabiza de nylon de 26mm de diámetro mínimo x 3 metros de longitud y con un BS mínimo de 14.5 Tons.
No se aceptarán rabizas fabricadas de otros materiales.

II.5.2 SOTE

Monoboyas “X” y “Y”

Estopores diseñados para aceptar cadenas de rozamiento (chafe chain) de 54mm (SWL 100Tons.) ó 76mm (SWL 200Tons). En caso de que el buque no disponga de estopores, deberá contar en la proa con dos bitas de suficiente resistencia y construidas de preferencia con la norma ISO 3913, donde se asegurará el buque con estrobos de cable y grilletes proporcionados por el SOTE.

II.5.3 OCP

Monoboyas “C” y “P”

Estopores diseñados para aceptar cadenas de rozamiento (chafe chain) de 76mm (SWL 200Tons), de acuerdo con la siguiente tabla:

DWT (TPM)	Numero de Estopores SWL	(Tons.)
Hasta 150.000	1	200
150.001 – 325.000	2	200

II.6 Regulaciones para las naves durante su permanencia en la SUINBA

Todo movimiento dentro de su jurisdicción, deberá ser autorizado por el Jefe del Departamento de Operaciones.

Todas las maniobras y operativos, se efectuarán bajo la responsabilidad directa del Capitán del buque, quién deberá cumplir estrictamente las regulaciones y disposiciones del presente Reglamento, así como los requerimientos específicos establecidos por cada Terminal.

Las naves surtas en el Terminal de Balao, estarán a cargo de su Capitán, quien es el único responsable de su seguridad.

Los buques deben tener permanentemente personal suficiente para mantener las condiciones operativas y poder maniobrar por sus propios medios. La seguridad física del material y personal serán responsabilidad del Capitán.

En caso que un buque se encuentre en emergencia y el Superintendente disponga un cambio de fondeadero, y éste no se cumpliera de inmediato o no existiere suficiente personal a bordo para realizar la maniobra con seguridad, dispondrá la ejecución de la maniobra a costa y riesgo del buque, aún contratando los servicios de terceros, de ser necesario.

Los daños causados por las naves a boyas, instalaciones e infraestructura del Terminal o a embarcaciones de la Superintendencia, serán de responsabilidad del Armador o el Operador, según corresponda. Una vez determinada legalmente la responsabilidad y el monto de los daños y perjuicios ocasionados, se exigirá su cancelación. En caso que la nave tuviere que zarpar antes de la determinación de responsabilidades y monto de los daños, previa a la autorización de zarpe, el Armador o el Operador, presentarán una fianza suficiente a la Superintendencia, por medio de su Agencia, a fin de asegurar el cumplimiento de las obligaciones que se deriven.

Prohíbese a las naves arriar sus botes salvavidas, salvo en el caso de accidentes, peligro grave o disposición expresa del Jefe del Departamento de Operaciones.

Las naves deberán tener siempre un bote salvavidas listo para ser arriado y prestar auxilio inmediato en caso de que ocurra un accidente.

En caso de siniestro o emergencia, todas las naves que se encuentren en la jurisdicción se pondrán a disposición del Superintendente.

II.7 Navegación y Movilización de Naves

II.7.1 Prohibición

Ninguna nave nacional o extranjera que opere dentro de la zona de Jurisdicción de la Superintendencia del Terminal Petrolero, podrá realizar maniobras, sin la autorización de la Superintendencia.

II.7.2 Autorización para la Movilización de las Naves

La Superintendencia está facultada para disponer la movilización de una nave que se encuentre en el área de maniobra y fondeo, boyas y otros lugares dentro de su jurisdicción, en los siguientes casos:

- Cualquier emergencia que ponga en peligro la nave.
- Cuando la presencia del buque constituya un peligro para las instalaciones
- A solicitud del Capitán del buque o sus Agentes.

II.7.3 Maniobras de Emergencia

Se consideran maniobras de emergencia en los siguientes casos:

- Por mal tiempo (marejada)
- Por garreo del buque que ponga en peligro las instalaciones o la nave.
- Por incendio o explosión a bordo del buque
- Por contaminación de hidrocarburos en las instalaciones costa afuera del Terminal Petrolero.

II.7.4 Notificación de Movilización de naves

Todo movimiento de naves incluyendo en ellas a remolcadores y lanchas estará bajo el control del Jefe del Departamento de Operaciones; para lo cual, tanto el Práctico cuanto el Capitán o Patrón de la nave comunicarán sus movimientos a Balao Radio.

II.7.5 Uso de Remolcadores

El servicio de remolcadores en los Terminales Petroleros será brindado únicamente por la Superintendencia; en caso de no disponer de estas embarcaciones o que las mismas se encuentren imposibilitadas por cualquier motivo, será proporcionado a través de la empresa privada, bajo control de la SUINBA.

El Jefe del Departamento de Operaciones de la Superintendencia asignará el tipo y la cantidad de remolcadores que participarán en la maniobra de apoyo a la nave de acuerdo a su tonelaje y características, así como a los requerimientos operativos de la maniobra y condiciones de tiempo y mar.

Previo a la ejecución de la maniobra, los patrones de los remolcadores y lanchas, comunicarán al Práctico de turno, que están en posición y listos para el inicio de la misma.

Durante la ejecución de las maniobras de amarre/desamarre, y de los operativos de carga/descarga; en caso de mal tiempo o mar gruesa, a pedido del Práctico o CACC respectivamente, el Jefe del Departamento de Operaciones, autorizará la presencia de remolcadores adicionales.

Una vez finalizada la maniobra, los remolcadores y lanchas que han participado en la misma, no podrán retirarse del área hasta recibir la orden del Práctico.

Los buques petroleros mientras permanezcan de los Terminales TEPRE, SOTE y OCP, en operativos de carga/descarga, deberán mantener un "remolcador a la orden", por seguridad, en apoyo al operativo y para controlar oportunamente cualquier incidente de contaminación, el mismo que permanecerá a órdenes del CACC hasta la iniciación de la maniobra de desamarre.

- En las monoboyas (SOTE y OCP), el remolcador se asegurará en la línea de crujía a popa del buque.
- En el TEPRE el remolcador se asegurará en la posición designada por el CACC.

La facturación del servicio se realizará en función de lo reportado por el patrón del remolcador en las papeletas de control, debidamente legalizadas por el Capitán de la nave.

Si el patrón del remolcador actúa con negligencia o desobediencia ante las órdenes del Práctico o CACC, durante la ejecución de la maniobra o del operativo respectivamente, será el responsable por los daños y perjuicios causados.

II.7.5.1 Número mínimo de remolcadores y lanchas para la maniobra de amarre en los terminales.

EN EL TEPRE:

PARA EMPUJE

Buques de eslora > 120 mts. (Tipo A)

2 Remolcadores { 1 tipo Marte o Saturno
1 tipo Sirius

Buques de eslora < 120 mts. (Tipo B)

2 Remolcadores tipo Venus

PARA AMARRE DE TIRAS:

2 Remolcadores pequeños o lanchas tipo Corvina

EN EL SOTE Y OCP

PARA EMPUJE:

B/T PANAMAX: hasta 80.000 DWT

1 Remolcador tipo Marte

B/T AFRAMAX Y SUEZMAX: de 80.000 a 200.000 DWT

1 Remolcador tipo Saturno

B/T VLCC > 200.000 DWT

2 Remolcadores { 1 tipo Saturno
1 tipo Marte

PARA APOYO A LA MANIOBRA EN EL OCP

1 Remolcador tipo Venus y 1 Lancha tipo Corvina

II.7.5.2 Uso de remolcadores que no pertenecen a la SUINBA

Se autorizará el uso de estos remolcadores, únicamente:

- En condiciones meteorológicas adversas.
- En circunstancias debidamente justificadas que así lo ameriten.
- Por emergencia.

Serán solicitados solamente por el **Jefe del Departamento de Operaciones de la SUINBA** a través de BALAO RADIO, a la respectiva Agencia.

La Agencia se encargará de la provisión del remolcador requerido, el cual operará previa la autorización del Jefe de Operaciones de la SUINBA.

II.7.6 Uso de Lanchas

La Superintendencia prestará el servicio de lanchas para apoyo de las maniobras de fondeo, amarre, desamarre, abarloamiento, desabarloamiento y maniobras especiales tales como recepción, despacho, transporte para autoridades y funcionarios estatales, instalación de cercos flotantes, y otras que se presentaren.

El servicio de lancha para los regímenes de tripulación, vituallas, equipos y personal de compañías inspectoras de servicio, pueden ser ofrecidos por terceros autorizados por la Superintendencia.

II.7.7 Falso Movimiento

El FALSO MOVIMIENTO será declarado en el área de maniobra, de común acuerdo entre el Práctico y el Capitán del buque, especificando las causas que motivaron dicha decisión, debiendo registrarse en la Papeleta de Control del Práctico y en la bitácora de abordaje, e informar a Balao Radio.

Una maniobra podrá ser suspendida y será declarada FALSO MOVIMIENTO, por una de las siguientes causas:

- Condiciones adversas del tiempo a la hora de la maniobra.
- Inoperatividad, avería, deficiencia del buque o de algún equipo o maquinaria de a bordo.
- Tripulación del buque incompleta para la maniobra.

Para lo cual, de producirse una de las causas indicadas, el Práctico luego de su arribo a bordo esperará hasta 30 minutos.

Las condiciones adversas para declarar FALSO MOVIMIENTO, dependerán de los siguientes parámetros océano-atmosféricos:

Área de los Terminales OCP y SOTE

- Visibilidad reducida a menos de media milla
- Velocidad del viento superior a 20 nudos
- Lluvia sostenida con vientos y mar agitado.

Área del TEPRE

- Visibilidad reducida a menos de media milla
- Velocidad del viento superior a 20 nudos.
- Mar de través con ola de 2 metros de altura
- Lluvia sostenida con vientos y mar agitado.

Abarloamiento

- Visibilidad reducida a menos de media milla
- Velocidad del viento superior a 20 nudos.
- Mar de través de más de 2 metros de altura
- Lluvia sostenida con vientos y mar agitado.

Una vez solucionadas las causas que originaron el FALSO MOVIMIENTO, la Agencia Naviera solicitará un nuevo operativo con mínimo 2 horas de anticipación.

II.8 Obligatoriedad de los Servicios

Los usuarios del Terminal Petrolero, obligatoriamente deberán utilizar los servicios que presta la Superintendencia de acuerdo a lo reglamentado en las Normativas y Estructuras Tarifarias para las Superintendencias de los Terminales Petroleros Estatales del Ecuador, para tráfico Internacional y tráfico de Cabotaje, publicada en el Registro Oficial

CAPITULO III

III. DE LA SEGURIDAD

III.1 Normas Internacionales de Seguridad

A más de las normas internacionales de seguridad establecidas en los Convenios y demás instrumentos obligatorios OMI (SOLAS, MARPOL, STCW, LINEAS CARGA, COLREG, etc.), y de manera especial a la Guía Internacional de Seguridad para buques y Terminales Petroleros (ISGOTT), y a las recomendaciones del Foro Internacional de Compañías Marítimas Petroleras (OCIMF) se cumplirá lo establecido en los siguientes numerales.

III.2 Prohibición de maniobras

En la jurisdicción de SUINBA, queda prohibida la ejecución de las siguientes maniobras:

- Cualquier maniobra no autorizada por la Superintendencia
- Faenas de pesca
- Abarloamiento para los operativos de alije o bunkereo sin el buque petrolero receptor fondeado.

III.3 Normas Generales de Seguridad

Durante todos los operativos y maniobras se prohíbe el embarque o desembarque de personal, materiales y equipos.

Solamente las embarcaciones menores autorizadas por la Superintendencia del Terminal Petrolero podrán amarrarse a las naves que están en las boyas y monoboyas.

A la recepción del buque, la Agencia Naviera entregará al Capitán una lista actualizada de contactos, incluidos nombres y teléfonos de oficina y celulares de las autoridades locales de, Terminal Petrolero de Balao, OCP, SOTE y TEPRE.

En caso de mal tiempo o falla técnica del sistema de carga-descarga, el Capitán del Buque en coordinación con el CACC, podrá suspender cualquier operación de carga, descarga o alijes, y ordenar de ser necesario, el desamarre del buque. Novedad que deberá informar de inmediato vía Balao Radio al Jefe del Departamento de Operaciones.

En caso de incendio, el personal del buque o cualquier persona que lo detecte, dará la alarma lo antes posible por el medio más efectivo, debiendo el buque de inmediato comunicar a la Superintendencia de Balao a través de Balao Radio, debiendo activar inmediatamente el zafarrancho contra incendios siguiendo los procedimientos establecidos en el SOPEP del buque tanque, permaneciendo en esta condición hasta controlar el mismo y minimizar los daños causados.

Equipos de abordó:

- **Estopores para cadena de rozamiento de las monoboyas**

Los tanqueros que amarran y cargan en cualquiera de las monoboyas del Terminal Petrolero de Balao, deben tener el sistema de amarre de acuerdo a las normas recomendadas en la publicación "OCIMF – Recommendations for Equipment Employed in the Mooring of Ships at Single Point Moorings".

- **Tiras para amarre al TEPRE o abarloamiento**

La tabla siguiente es una guía de resistencia a la rotura (BS) para tiras de amarre:

DWT (TPM)	BS (Tons.)
15.000 a 30.000	58
30.001 a 40.000	67

- **Iluminación**

El área de las conexiones de mangueras, manifold y área de la escala del Práctico en ambas bandas, deberá estar suficientemente iluminada durante la noche. El buque mantendrá en todo momento prendidas las luces de posicionamiento mientras se encuentra fondeado en el Terminal y cualquier otra iluminación que se considere obligatoria para la seguridad.

- **Máquinas**

Toda nave amarrada a las boyas deberá tener sus máquinas principales, auxiliares y sistema de gobierno listas para maniobrar o salir del amarradero de inmediato en caso de emergencia. No se permitirá efectuar ninguna reparación que imposibilite a la nave el cumplimiento de esta regulación.

- **Maquinarias auxiliares**

Los cabrestantes, winches, molinetes, etc., deberán estar en todo momento listo para su uso inmediato, al igual que el pito y la sirena del buque.

- **Equipo de Oxi-Acetileno y de suelda eléctrica**

Durante las operaciones del buque, su equipo de oxi-acetileno debe estar despresurizado. Las válvulas de las botellas de uso diario deben estar perfectamente cerradas y desconectas. Las botellas que no estén en uso deben estar perfectamente cerradas sus válvulas y trincadas. De igual manera, el equipo de suelda eléctrica debe estar desconectado del poder eléctrico.

- **Aparatos, conexiones eléctricas y luces abiertas**

Queda prohibido el uso a bordo de luces abiertas. Los aparatos y líneas eléctricas de a bordo que no se encuentren en perfectas condiciones de seguridad, deberán

desconectarse durante los operativos. Todo equipo innecesario para la operación normal del buque, deberá permanecer fuera de servicio. Los equipos de comunicaciones VHF deberán ser de características " intrínsecamente seguros".

- **Válvulas de fondo y descargas fuera de borda**

Las válvulas de fondo y las descargas fuera de borda del Sistema de Carga del buque deberán permanecer cerradas y aseguradas con candado y adicionalmente con los sellos de seguridad numerados, colocados por el inspector independiente de la carga, representante del comprador/vendedor o el inspector de seguridad de SUINBA, antes del inicio de las maniobras de carga y descarga.

Las válvulas de fondo y descarga fuera de borda de la planta de tratamiento de aguas servidas del buque (Sewage Plant) y del sistema separador de aceite del Departamento de Máquinas deben permanecer cerradas y aseguradas con candado.

- **Equipos Portátiles de Medición de Gases**

El buque tanque debe disponer de los siguientes equipos:

- Dos medidores de oxígeno.
- Dos explosímetros.
- Mínimo un tankscope.
- Dos toxímetros.

Para cargas que tengan sulfuro de hidrogeno (H₂S), el buque debe contar por lo menos con un equipo de medición en cubierta. El terminal también debe dotar a su personal de este equipo de protección.

- **Cables de Emergencia para remolque (Fire wires)**

Las naves durante los operativos de carga, descarga, alije y bunkereo deberán tener asegurados a las bitas en la amura y aleta, por la banda opuesta a la que están operando, cables de emergencia conforme a lo establecido en el Capítulo 3 del ISGOTT.

III.4 Normas Específicas de Seguridad

III.4.1 Fondeo

- Las naves que arribaren al Terminal podrán fondear únicamente en los fondeaderos señalados en este Reglamento.
- Para el embarque del práctico y de las autoridades se dará cumplimiento a la norma establecida en relación a escalas.

III.4.2 Previas a la maniobra de amarre

- El inspector de Carga y Seguridad de SUINBA, realizará previo al amarre del buque tanquero, la inspección de acuerdo a los formatos y listas de chequeo de seguridad.

- El embarque de personal y material se realizará con el buque fondeado.
- Para el embarque del Práctico, CACC y personal marítimo, se usará la escala de acceso al buque tanque de acuerdo a las normas internacionales. El Capitán del buque dispondrá el alistamiento de la escala por ambas bandas y proveerá una banda protegida para facilitar el embarque.
- Durante el embarque el personal lo hará uno a la vez, cuando la persona se ha hecho firme a la escala de gato, la embarcación se abrirá de la posición, para evitar cualquier riesgo de accidentes.
- Para el izado de la caja de herramientas y material auxiliar, el personal encargado verificará que estas se encuentren bien cerradas y aseguradas, y que las cadenas de izado y sus grilletes se encuentren en buen estado.

III.4.3 Durante la maniobra de amarre

- Desde la fase de aproximación, el CACC se ubicará en la proa para las monoboyas y en el puente de gobierno para el TEPRE.
- Para el empleo de los winches y cabrestantes de proa en los operativos de amarre a las monoboyas del SOTE, OCP y del TEPRE, se debe utilizar señales visuales convencionales entre el CACC y el personal de abordó.
- El personal ajeno a la maniobra de amarre no debe permanecer en el área de trabajo de tiras, cables o cadenas para evitar accidentes.
- Considerando que la operación de amarre es de alto riesgo, ya que incluye remolcadores, lanchas, manejo de tiras, etc., es importante que todo el personal involucrado comprenda y ejecute las maniobras, adoptando todas las precauciones de seguridad.
- En las monoboyas las tiras mensajeras se utilizarán únicamente para izar la tira de amarre (“hawser”) y no para orientar la posición del buque petrolero.
- Durante los operativos, las comunicaciones entre el Práctico, el CACC y las embarcaciones que participan en la maniobra, serán en los canales que se indican a continuación:

OCP	–	Canales 87
SOTE	–	Canales 9
TEPRE	–	Canales 69

III.4.4 Durante los operativos de carga y descarga

- La conexión y desconexión de mangueras será efectuada bajo la responsabilidad y dirección del CACC.

- El buque proporcionará personal suficiente para operar el winche de carga y maniobrar la pluma/grúa de carga de acuerdo al requerimiento del CACC.
- De igual manera controlará que la conexión o desconexión de mangueras se efectúen siguiendo las normas de seguridad estándar aplicables para este operativo.

III.4.5 Durante la maniobra de desamarre

- Previo al desamarre la nave debe haber probado que el sistema de amarre se encuentre listo.
- El operativo se iniciará con:
 - ✓ Capitán del buque y Práctico en el puente de gobierno.
 - ✓ Personal de maniobra del buque en sus puestos de maniobra: puente, proa y popa.
 - ✓ Remolcadores y embarcaciones de apoyo presentes en el lugar.
 - ✓ El CACC en la proa, informará al Práctico que su personal y equipo se encuentran listos para iniciar la maniobra de desamarre.
 - ✓ Con todo el personal del buque y del Terminal que participan en la maniobra de desamarre en su sitio y únicamente con la autorización del práctico, el Capitán del buque dispondrá la prueba de máquinas.
 - ✓ Una vez desamarrado el buque petrolero, el desembarco del personal y material, se realizará con el buque fondeado o sin viada, y en lo posible por el costado protegido de viento y corriente.

III.5 Normas complementarias de Seguridad

El personal que labora en el Área Marítima del Terminal Petrolero, deberá estar debidamente calificado (matrícula), cumplirá con las exigencias de seguridad establecidas por la Autoridad Marítima y las normas del Convenio Internacional de Formación, Titulación y Guardia "STCW".

Todas las embarcaciones que prestan servicios en el Terminal Petrolero, deberán cumplir con las normas de seguridad establecidas por SOLAS (Seguridad de la Vida Humana en el Mar).

Toda la tripulación de las embarcaciones y las personas que aborden las mismas, así como aquellas que se embarquen o desembarquen usarán: casco, chalecos salvavidas, zapatos antideslizantes, y equipo de protección adecuado.

Los chalecos salvavidas deberán cumplir con las especificaciones establecidas en el Código de Dispositivos de Salvamento del Convenio SOLAS.

Las embarcaciones deberán cumplir con los documentos habilitantes dispuestos por la Autoridad Marítima para laborar en el área.

Los radios portátiles, calculadoras, beepers, grabadoras, teléfonos celulares, cámaras fotográficas, lámparas, reflectores, luces, linternas y otros equipos que empleen baterías y que no estén certificados como “intrínsecamente seguros”, no deben ser usados en áreas donde existan gases inflamables, o en cubierta principal.

Durante el operativo de carga y descarga del buque, las transmisiones de radio de alta y media frecuencia no son autorizadas; asimismo el empleo de radares se realizará solo en caso de emergencia, con autorización del CACC por un lapso limitado.

Las comunicaciones entre la Autoridad Marítima Local, Terminales Marítimos, buque petrolero y embarcaciones de apoyo, durante los operativos y maniobras, se realizarán en forma exclusiva por medio de frecuencias VHF y canales autorizados por la DIRNEA.

Los equipos de búsqueda y rescate de las embarcaciones deberán estar listos para ser empleados en todo momento que sean requeridos.

En cualquier circunstancia a bordo de las embarcaciones menores, remolcadores y monoboyas está totalmente prohibido fumar. A bordo de los buques petroleros solamente será permitido fumar en el área asignada.

Está totalmente prohibido, a bordo de toda embarcación involucrada con el manejo y transferencias de hidrocarburos, portar y usar implementos de llamas abiertas como flamas, fósforos, encendedores, etc.

Los letreros de las diferentes precauciones, deben estar expuestos en sitios claramente visibles del buque petrolero y de las embarcaciones, en idioma español o inglés.

Durante la navegación en el área, las embarcaciones darán estricto cumplimiento al Reglamento de Choques y Abordajes, considerando además la reducción de velocidad al entrar y salir de la dársena.

Mientras el buque petrolero permanezca en el área del Terminal, no podrá incinerar basuras o descargar aguas oleosas o servidas.

III.6 Normas para la suspensión de las operaciones de carga o descarga

Estas operaciones se suspenderán por cualquiera de los siguientes motivos:

- Cuando se presenten tormentas eléctricas, vientos fuertes sostenidos mayores a 24 nudos, corrientes mayores a 2 nudos y/o marejadas.
- Derrames o escapes en cualquier parte del sistema de carga, sea del buque petrolero o del Terminal.
- Conato de incendio o incendio

- Cuando no se cumplan las condiciones de seguridad requeridas por la Superintendencia de Balao detalladas en el presente Reglamento.

III.6.1 Desamarre de un buque que está en proceso de carga o descarga

El desamarre del buque petrolero únicamente podrá ser solicitado por el Capitán del buque o su representante a bordo en coordinación con el CACC, si se cumplen una o más de las siguientes condiciones

- Velocidad del viento superior a 24 nudos.
- Corrientes sobre los 2 nudos de velocidad.
- Marejadas fuertes que impidan su permanencia.
- Incendio a bordo.
- Cualquier otra condición que a criterio profesional del Capitán del Buque o su representante y del CACC, se considere peligrosa para las instalaciones del Terminal y de la nave.

III.7 Infracción de las Regulaciones de Seguridad

El incumplimiento de cualquiera de las presentes regulaciones, será juzgado siguiendo el debido proceso para establecer las responsabilidades, de acuerdo a lo dispuesto en el presente reglamento.

III.8 Lista de Chequeo de Seguridad Buque-Tierra

Se utilizará la lista de chequeo de seguridad de los formatos establecidos en el ISGOT, esta se la pasara en forma conjunta por Inspector de Control de Carga y Seguridad de SUINBA y el Oficial designado del buque.

III.9 Personal Autorizado

- Trabajadores ocasionales y familiares de la dotación requerirán de un permiso especial de la Superintendencia para abordar el buque, tramitado a través de las respectivas agencias navieras. No se permitirá el ingreso de personas sin la autorización de la Superintendencia.
- Toda persona que realiza una actividad marítima de manera directa e indirecta con los buques petroleros surtos en la jurisdicción de la Superintendencia, deberá estar inscrito en la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos , o en la Capitanía del Puerto, haber obtenido la respectiva matricula (carnet marítimo), y obtener la autorización de la Superintendencia.
- La Agencia Naviera solicitará a la Superintendencia a través de la Unidad de Protección la respectiva autorización para el embarque del personal eventual que va a cumplir una actividad a bordo de una nave surta en el Terminal Petrolero. La solicitud de la Agencia

deberá ser por escrito por lo menos con 24 horas de anticipación a la fecha-hora de embarque del personal marítimo y contendrá la siguiente información:

- Nombre del buque
 - Apellidos, nombres y número de matrícula del personal
 - Fecha de embarque y tiempo estimado a bordo
 - Actividad a cumplir a bordo
- Los representantes de las compañías inspectoras, clasificadoras y otras, que deban subir a bordo de una nave fondeada en el Terminal Petrolero tramitarán la autorización de embarque de sus funcionarios, inspectores y personal marítimo, como se indica en el numeral anterior y procedimientos que regulan el ingreso de personal a las instalaciones portuarias.
 - El personal marítimo que cumple cualquier actividad a bordo de una nave que se encuentre dentro de la jurisdicción del Terminal Petrolero, estará bajo la autoridad marítima de la Superintendencia y sujeta a las leyes y reglamentos vigentes.

III.10 Reportes del Capitán del buque

Los capitanes de los buques están obligados durante su permanencia en el Terminal a reportar a la Superintendencia, a través de Balao Radio, todas las novedades sucedidas a bordo y relacionadas con:

- Fallas que se presenten en las condiciones de seguridad durante los amarres de las naves a las boyas, faenas de deslastre y carga de petróleo, desamarre de las naves a las monoboyas, etc.
- Derrame de petróleo que se produzca por mala conexión de las mangueras, rotura de las mismas, filtraciones por la mala obturación de imbornales o por cualquier otra causa.
- Contaminación producida por achique de sentinas, lavado de tanques o cualquier otra maniobra prohibida.
- Cualquier situación que pueda afectar la seguridad de operación del buque tanque.
- Accidente del personal durante el trabajo.
- Robos que se hayan producido a bordo o el descubrimiento de transacciones comerciales de tripulantes con el personal de trabajadores del Terminal (contrabando) etc.
- Presencia de personas no autorizadas.
- Personal del buque petrolero o del terminal que se encuentre de guardia bajo los efectos de alcohol o drogas.
- Inoperatividad, deterioro, mal funcionamiento de la maquinaria principal, auxiliar, equipo o material requerido y necesario para el operativo a realizar, que afecte a la seguridad del Terminal o de la propia nave.

CAPITULO IV

IV. DE LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

IV.1 Generalidades

Toda persona, buque petrolero o embarcaciones que ingresen al Terminal Petrolero, deberá cumplir con lo dispuesto, en el Código Internacional para Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

Por disponer el Terminal Petrolero de instalaciones de alto valor e importancia estratégica y debido a las características de la carga que se maneja, las siguientes Regulaciones de Protección, deben ser cumplidas por toda nave durante el tiempo que se encuentre en su jurisdicción, las que serán verificadas por personal de la Unidad de Protección de la Superintendencia.

El Oficial de Protección del Buque está en la obligación de comunicar al OPIP de la Superintendencia, cualquier novedad que pueda atentar contra la protección del buque petrolero durante su permanencia en la jurisdicción de la Superintendencia.

Los procedimientos a seguirse cuando:

- Existan Niveles de Protección diferentes entre el buque y la Instalación Portuaria,
- Se produzcan actividades no reguladas por el Código PBIP.
- Se requiera establecer Declaraciones de Protección Marítima.

Están especificados en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria y se llevaran a cabo previa coordinación entre el OPIP y OPB.

IV.2 Medidas de Protección

- Control de accesos a la Instalación Portuaria de personas, equipajes y vehículos.
- Control de accesos a las Zonas Restringidas de la Instalación Portuaria.
- Inspección de la entrega de provisiones, materiales y equipos a las naves
- Vigilancia de la instalación portuaria y del área marítima jurisdiccional.

IV.3 Control de Accesos

IV.3.1 De personas y equipajes

Las personas que deseen trasladarse hasta una nave deberán presentar la respectiva solicitud a través de la Agencia Naviera que representa los intereses de esa nave.

No podrán ingresar a la instalación portuaria las personas que no puedan/quieran demostrar su identidad o confirmar el propósito de su visita cuando se les solicite.

No podrán ingresar/salir a/de la instalación portuaria las personas con claros síntomas de haber consumido bebidas alcohólicas y/o sustancias prohibidas.

Las personas para su ingreso/salida a/de la instalación portuaria serán sometidas al registro e inspección, al igual que sus efectos personales, con el propósito de evitar el ingreso/salida de: armas, explosivos, drogas, objetos del patrimonio cultural nacional, licores, etc.

No se permitirá el ingreso/salida de equipajes no acompañados.

IV.3.2 De vehículos

Todo vehículo terrestre que deba ingresar/salir de la instalación portuaria será sometido a inspección para lo cual todos sus ocupantes deberán desembarcarse, debiendo los pasajeros efectuar su ingreso/salida por la garita de control.

IV.4 Vigilancia de la Instalación Portuaria y del Área Marítima Jurisdiccional.

La vigilancia de la Instalación Portuaria y del área marítima de la jurisdicción de la Superintendencia se realiza por medio de:

- Patrullaje marítimo, con embarcaciones destinadas para este objetivo, con la presencia de Personal Naval.
- Circuito cerrado de televisión (CCTV) con cámaras y domos instalados estratégicamente.
- Rondas de seguridad en las instalaciones del Terminal, a cargo de los Supervisores de Protección y los guardias asignados a los diferentes turnos.
- No se permitirá la presencia de embarcaciones en faenas de pesca ni de otro tipo de actividades en el sector de operación de buques petroleros, Los Capitanes de los buques petroleros, los OPB, CACC y las dotaciones de las embarcaciones de apoyo de SUINBA y de la empresa privada, deberán informar la violación de esta disposición al OPIP, a través de Balao Radio.

IV.5 Control de Accesos a las Zonas Restringidas de la Instalación Portuaria.

Son zonas restringidas en la instalación portuaria:

- Aguas contiguas al buque a las que solo podrán aproximarse embarcaciones autorizadas por la Superintendencia.

- Muelles utilizados para embarco y desembarco de tripulantes, familiares, personal de apoyo a las operaciones del buque.
- Áreas de revisión, embarque y desembarque de equipaje, materiales y provisiones para el buque.
- Garita de acceso.

En todas estas zonas o áreas no se permitirá la presencia o permanencia de personal no autorizado y se controlará que en ellas se realice solo las actividades para las que han sido destinadas.

IV.6 Inspección de Provisiones y Materiales

Todas las provisiones y materiales que deban ir a bordo de un buque petrolero deben estar debidamente legalizadas por:

- Solicitud del Capitán y/o Agencia Naviera, debidamente autorizada por el OPIP.

Todos los materiales que vayan a ser desembarcados del buque, deben estar debidamente legalizados por:

- Solicitud del Capitán y/o Agencia Naviera, debidamente autorizada por el OPIP.

Las provisiones o material serán inspeccionadas por el supervisor de protección de guardia evitando el envío de material no especificado en la solicitud.

IV.7 Comunicaciones

La SUINBA mantiene un servicio de comunicaciones durante las 24 horas del día en el Centro de Control, Comunicaciones y Coordinación de Protección (C4P) de la Unidad de Protección, vía radio en el canal 73 VHF y vía telefónica a través de los teléfonos que serán proporcionados por la Agencia Naviera.

CAPITULO V

V. DE LA PREVENCIÓN, CONTROL Y MITIGACIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

V.1 Generalidades

La Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao (SUINBA), como Centro de Respuesta de Emergencia de la Zona "A" del Plan Nacional de Contingencia, es responsable de la prevención, control y supervisión de los trabajos de descontaminación marina producida por derrame de hidrocarburos y/o sustancias nocivas en el área de su jurisdicción (Límite político con Colombia hasta Cabo Pasado en la Provincia de Manabí) de acuerdo a lo publicado en el Registro Oficial N° 551 del 18 de marzo/09 (Resolución DIRNEA 004/09).

Toda nave que se encuentre en la SUINBA, deberá cumplir las regulaciones establecidas en las disposiciones legales y reglamentarias relacionadas con el control y prevención de la contaminación por hidrocarburos, contenidas en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), convenios internacionales relacionados y Resoluciones aplicables emitidas por la Autoridad Marítima Nacional (www.dirnea.org).

Todo buque petrolero que ingrese a realizar una operación en la jurisdicción de la SUINBA deberá tener actualizado el “Plan de Respuesta a Emergencias del Buque” (SOPEP).

Los buques de bandera extranjera que han sido contratados por Compañías Navieras Ecuatorianas por un tiempo igual o superior a seis meses, deberán presentar obligatoriamente el Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación (IOPP), de acuerdo a disposiciones de la Autoridad Marítima Nacional.

Las Naves que produjeren cualquier tipo de contaminación del área marítima, serán responsables de todos los gastos en que se incurra para la descontaminación de acuerdo con los costos establecidos en la Normativa y Estructura Tarifaria emitida por la Autoridad Marítima Nacional.

Las naves de bandera ecuatoriana que transporten más de 200 toneladas métricas y hasta 2000 toneladas métricas de hidrocarburos como carga, deberán cumplir con lo dispuesto por la Autoridad Marítima Nacional.

Toda nave que transporte más de 2000 toneladas métricas de hidrocarburos como cargamento, deberá tener y presentar antes de un operativo de carga o descarga, un Certificado emitido de acuerdo con las disposiciones el Protocolo del Convenio sobre Responsabilidad Civil, CLC 1992.

V.2 De la Prevención

En prevención de posibles derrames de hidrocarburos, se dispondrá el empleo de una embarcación con equipos y materiales de control de contaminación durante los operativos de carga/descarga, y transferencia de hidrocarburos.

Para prevención de la Contaminación se movilizara por parte de la Superintendencia, personal técnico, operadores de equipos, equipos y materiales cuyo costo será reconocido por el Operador del buque, en base a una tabla aprobada por la Autoridad Marítima Nacional condición conocida como “STAND BY” (sin uso real de equipos); en caso de bunkereo el costo lo asumirá el buque que entrega combustible.

Ningún buque tanque está autorizado para arrojar lastre o aguas oleosas. No será permitido lavar tanques de carga, con agua o utilizando otro sistema, a menos que el buque tenga un adecuado tanque de decantación (Slop Tanks) y la descarga posterior de aguas oleosas se efectúe a más de 50 millas de la costa, de acuerdo a lo dispuesto en el Convenio MARPOL 73/78.

No se permitirá la operación de buques OBO (Ore Bulk Oil) en el Terminal Petrolero de Balao.

Toda nave que realice operaciones de bunkereo o alije, deberá utilizar obligatoriamente los cercos flotantes o una embarcación dotada con equipos de control de contaminación proporcionada por SUINBA, como medida preventiva a la contaminación. Los costos de este servicio se cobraran de acuerdo al tarifario vigente y estarán a cargo del buque petrolero que entrega el combustible.

La evacuación de las aguas de formación de los reservorios de lastre de las Instalaciones de los Terminales Marítimos al mar, deberá efectuarse previo a un tratamiento que consistirá en separación del aceite, clarificación (floculación), filtración, osmosis inversa, y cloración del agua. Esta evacuación deberá ser autorizada por el Superintendente.

V.3 Del Control

La Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao de acuerdo al Plan Zonal de Contingencia coordinará con los Terminales Marítimos Petroleros, y otras entidades afines los trabajos de control y descontaminación, en el área de su jurisdicción. Para ello se implementará el **Comando Unificado de Incidentes**, el mismo que estará compuesto por las Autoridades relacionadas con el Control de Contaminación Ambiental. Se reunirá en un área administrativa donde se pueda dedicar solamente a solucionar los problemas de contaminación sin interferencia de otras actividades.

Cuando la magnitud de una contaminación comprometa a las naves fondeadas o amarradas en las monoboyas y/o TEPRE, el Superintendente podrá disponer la salida inmediata de todas las naves fuera de su jurisdicción hasta finalizar las tareas o trabajos de descontaminación.

La SUINBA supervisará que las entidades vinculadas o afines con el control y prevención de la contaminación marina, dispongan de los equipos y materiales en óptimo estado de alistamiento, de acuerdo a los anexos contemplados en el Plan Nacional de Contingencia publicado en el Registro Oficial N° 551 del 18 de marzo/09, Resolución DIRNEA 004/09.

Los buques petroleros que efectúen cabotaje nacional, de acuerdo a lo dispuesto por la Autoridad Marítima Nacional, en aplicación a lo establecido en el Convenio MARPOL 73/78, deberán mantener a bordo el siguiente equipo y material básico:

Barreras absorbentes 10 cm espesor	100 metros
Mantas absorbentes	3 paquetes de 100 Unid.
Bombas de dispersión, mochila	02 Unid.
Dispersante biodegradable	50 galones
Absorbente natural	10 fundas
Casco, visor, máscara, botas, guantes, overol,	6 personas
Fundas plásticas 50 litros	50 Unid.
Palas, escobas, baldes	6 Unid.
Detergente limpieza	5 litros
Wipe	50 libras
Taponos imbornales	juegos

Cuando existan casos de contaminación, se procederá de acuerdo a lo establecido en la Directiva Especifica Permanente No. DIGMER-MAC-001-2007 del 18/Julio/07 y a lo dispuesto en los Planes de Contingencia.

V.4 De la Mitigación

La Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao, como Autoridad Marítima Local, supervisará los trabajos de mitigación del área afectada, a cargo del infractor.

V.5 Guías y Recomendaciones Internacionales aplicables

Todo buque tanque para operar en el Terminal Petrolero de Balao, en lo que sea aplicable, debe cumplir con las siguientes guías y recomendaciones internacionales de última edición:

- ICS-OCIMF-IAPH – International Safety Guide for Oil Tankers & Terminals (ISGOTT).
- OCIMF – Mooring Equipment Guidelines.
- OCIMF – Recommendations for Oil Tanker Manifolds and Associated Equipments.
- OCIMF – Recommendations for Equipment Employed in the Mooring of Ships at Single Point Mooring.
- OCIMF – Recommendations for Ships' Fittings for use with Tugs with Particular Reference to Escorting and other High Load Operations.
- ICS-OCIMF – Ship-to-Ship Transfer Guide (Petroleum).
- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).

V.6 Deslastre

Todo buque que lleve agua de lastre segregado deberá cumplir con las disposiciones de la Autoridad Marítima Nacional con relación al cambio de agua de lastre a 50 millas de la costa.

Todas las maniobras de cambio de lastre deberán registrarse en las bitácoras del puente y de máquinas, en los que se hará constar la siguiente información:

- Coordenadas geográficas en donde se realizaron las maniobras de deslastre.
- Volumen de la cantidad de agua renovada y porcentaje con respecto a la capacidad total del lastre.
- Fecha y hora en que se realizaron las maniobras.

- A la recepción del buque, éste debe entregar al Inspector de Carga y Seguridad una copia con la información del cambio de lastre, de acuerdo al formato “Impreso de Notificación del Agua de Lastre” de la Resolución OMI A.868 (29).

Las naves que transportan lastre separado podrán deslastrear al mar previa verificación del “Impreso de notificación del Agua de lastre” del buque, por parte del Inspector de la Superintendencia.

V.7 Carga a granel de hidrocarburos

Para las operaciones de bunkereo también se exigirá la presencia de un CACC, cuando la nave que entrega el combustible tenga un TRB superior a 5000 toneladas.

V.8 Hoja de desalojo de basura

El servicio de recolección de basuras para los Buques Tanqueros y Gaseros podrá ser efectuado por las empresas previamente calificadas para realizar este tipo de trabajos, por la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos. Las empresas autorizadas para realizar esta actividad deberán presentar anualmente en la Superintendencia de “Balao” la certificación ISO 14000 de Protección del Medio Ambiente, o equivalente.

La Superintendencia revisará los registros de desalojo de basuras y disposición final, a bordo de los buques tanqueros y gaseros.

CAPÍTULO VI

VI. DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

La Superintendencia del Terminal Petrolero, a más de las sanciones establecidas en el Código de Policía Marítima, aplicará multas a los infractores de las regulaciones vigentes para los Terminales, de acuerdo a lo que a continuación se indica:

VI.1. Las cometidas por funcionarios de las Agencias Navieras

INFRACCIÓN	MULTA (US \$)
a) No solicitar prestación de un servicio de acuerdo a lo reglamentado.	50 a 200
b) No enviar ETA	50 a 200
c) No tramitar solicitud de cancelación de faros y boyas con la debida anticipación	50 a 200
d) No informar a la nave de las regulaciones del Terminal	50 a 200
e) Abordar la nave antes de que esta haya fondeado o se encuentre en maniobra.	50 a 200
f) Presentar documentos en forma alterada o incompleta	100 a 1000
g) No tener actualizada la matricula de agencia o de agente naviero	100 a 500
h) Tramitar embarque de personas y material no autorizados por el Capitán	100 a 500
i) No recoger autoridades en tiempo oportuno para la recepción	50 a 200
j) Operar en canales de frecuencias no autorizadas	50 a 200
k) Descortés con la Autoridad Marítima	100 a 2000

l) Si la nave no está lista para maniobrar a la hora que solicitó el servicio	50 a 500
m) Emplear términos inapropiados en canales operativos	50 a 300
n) Retrasar el despacho luego de transcurrida una hora después del desamarre	100 a 500

VI.2. Las cometidas por el Capitán de la Nave

INFRACCIÓN	MULTA (US \$)
a) Presentar en forma incompleta o alterada la documentación para recepción o despacho	50 a 300
b) Descortés con la Autoridad Marítima	100 a 2000
c) Efectuar movimientos o maniobras sin la autorización de la Superintendencia	200 a 1000
d) Efectuar movimientos sin práctico abordó	200 a 1000
e) No tener la nave lista a la hora que se solicitó el servicio	100 a 500
f) Emplear términos inapropiados en canales operativos	50 a 300
g) No dar información sobre el zarpe y arribo a la Autoridad Marítima.	50 a 300
h) Permitir el ingreso de personas no autorizadas (por persona)	50 a 300
i) Embarcar personal sin matricula o documentos caducados	500 a 2000
j) Zarpar sin permiso	500 a 2000
k) Infringir regulaciones contenidas en el Capítulo IV de este Reglamento	500 a 2000
l) Infringir regulaciones contenidas en el Capítulo V de este Reglamento	2000 a 3000
m) No reportar a SUINBA actividades operativas o entregas de combustible	200 a 1000
n) Obstaculizar el desempeño de las funciones de la Autoridad Marítima	200 a 1000
o) Cuando oculten y no denuncien un delito o infracción abordó	2000 a 3000
p) Ocultar deficiencias operativas de equipos o material	200 a 1000

VI.3. Las cometidas por Personal Marítimo

INFRACCIÓN	MULTA (US \$)
a) Ingresar sin autorización al Terminal y sus instalaciones	US 20 a 100
b) No portar matricula actualizada cuando efectúa una actividad marítima	US 20 a 100
c) Efectuar acciones que atenten a la seguridad del Terminal	US 100 a 500
d) Presentar documentación que este caducada	US 20 a 100
e) Cometer actos ilícitos abordó (sin perjuicio de la acción legal)	US 100 a 500
f) Efectuar acciones que obstaculicen la carga, descarga o transferencias de hidrocarburos	US 50 a 500
g) No acatar disposiciones de la Autoridad Marítima	US 100 a 500
h) Irrespetuoso con la Autoridad Marítima	US 20 a 500

VI.4. Procedimiento para sancionar las infracciones

Para sancionar las infracciones a este Reglamento se observará el siguiente procedimiento:

- a. Conocida la infracción por el Superintendente, se procederá a citar al presunto infractor en persona o mediante tres boletas entregadas en días distintos, las que serán dejadas en el domicilio del imputado o en la agencia naviera si se trata de personal marítimo, previniéndole de la obligación de señalar domicilio para notificaciones futuras.
- b. Las infracciones serán juzgadas por el Superintendente, mediante audiencia con la presencia del presunto infractor a fin de que haga legítimo derecho a su defensa. Luego de escuchar al imputado dictará resolución dentro del término de 24 horas. Si hubieran hechos que deban justificarse se concederá un término de prueba de tres días, vencido el cual se dictará resolución cuyo fallo será inapelable.
- c. Si el imputado no compareciere en el día y hora señalado y no hubiere justificado su inasistencia, se lo juzgará en rebeldía.
- d. Los responsables están obligados al pago de la multa, siendo de igual manera responsable solidario en el cumplimiento de la obligación el Capitán, Armador y Agente naviero de la nave.
- e. El ejercicio de la acción para las infracciones establecidas en este reglamento prescriben en sesenta días y la pena en ciento ochenta días, contados a partir del día en que se conoció el cometimiento de la infracción o desde la fecha de la resolución en firme o ejecutoriada.
- f. El pago de la multa se hará dentro de los cinco días hábiles posteriores a la fecha de la notificación de la resolución.

La presentación de documentos falsos o fraudulentos relacionados con cualquier aspecto de la operación de la nave, acarreará la suspensión de la operación, hasta determinar la responsabilidad penal que pudiere tener el Capitán, la Oficialidad, Tripulación, Armadores o Agentes.

A las naves que causaren contaminación se les aplicarán las sanciones establecidas en el Art. 14 del Decreto Supremo No. 945, publicado en el Registro Oficial No. 643 del 20 de septiembre de 1974.

El pago por concepto de multas se efectuará en las oficinas de la Superintendencia observando las disposiciones legales respectivas.

Las infracciones o delitos relacionadas con contrabando, consumo, distribución de sustancias psicotrópicas serán conocidas y juzgadas por las Autoridades correspondientes.