



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

**REGLAMENTO DE OPERACIONES PARA EL TERMINAL PETROLERO DE
BALAO, APLICABLE AL TRÁFICO INTERNACIONAL Y DE CABOTAJE**
(Resolución No. 245/03)

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

Considerando:

Que mediante Resolución 059/00 del 6 de octubre de 2000 y publicada en R.O. No. 213 del 28 de noviembre de 2000, la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral expidió el "Reglamento de Operaciones para los Terminales Petroleros de Balao, La Libertad y El Salitral, aplicable al Tráfico Internacional y de Cabotaje";

Que mediante Resolución 144/01 del 19 de octubre del año 2001, publicada en el Registro Oficial No. 447 del 6 de noviembre del mismo año, se efectuaron enmiendas en el numeral 2.2 del Capítulo II del reglamento expedido mediante la Resolución No. 059/00, en razón de reasignar un nuevo Tonelaje de Peso Muerto (DWT) para la operación de los buques tanqueros en el muelle de productos refinados del Terminal Petrolero de La Libertad y en el amarradero del Estero Plano Seco del Terminal Petrolero de El Salitral;

Que las superintendencias de los terminales petroleros de La Libertad, Balao y El Salitral en la XII Reunión de Trabajo de las Superintendencias, plantearon varias reformas a dicho reglamento, acordando presentar un reglamento de operaciones para cada superintendencia dado que las operaciones son diferentes en cada terminal petrolero;

Que con la construcción del terminal marítimo OCP en la jurisdicción del Terminal Petrolero de Balao se requiere reformar el Reglamento de Operaciones para los Terminales Petroleros de Balao, La Libertad y el Salitral, aplicable al tráfico internacional de cabotaje, de tal manera que se determinen las áreas de operación del nuevo terminal y los lineamientos que deberá cumplir mientras se encuentren en operación;

Que es necesario emitir las disposiciones del reglamento antes indicado y, adecuar al marco constitucional y legal vigente en el país; y,

En uso de la facultad contemplada en los Arts. 5, literal b) y 9 de la Ley General de Puertos,

Resuelve:



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

Art. 1.- Expedir el REGLAMENTO DE OPERACIONES PARA EL TERMINAL PETROLERO DE BALAO, APLICABLE AL TRÁFICO INTERNACIONAL Y DE CABOTAJE.

Reglamento de Operaciones para el Terminal Petrolero de Balao aplicable al Tráfico Internacional y de Cabotaje

Capítulo I

1. OBJETO Y DEFINICIONES

1.1. 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 y administrativos que deberán observar las personas naturales o jurídicas que realizan cualquier maniobra o servicio, directa o indirectamente a las naves, a los propietarios de la carga y a los usuarios en general en la jurisdicción de esta entidad, para las operaciones de carga y descarga de hidrocarburos.

1.2. Definiciones

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.

Área de operación.- Es el área del terminal petrolero, que se utiliza para realizar las maniobras con los buques tanqueros, donde la navegación está restringida para otras embarcaciones.

Área de fondeo y maniobra.- Es el área marítima del terminal petrolero donde se localiza el área de los fondeaderos y de maniobra de los buques tanqueros y la navegación es prohibida para otras embarcaciones ajenas a la operación.

Zona de practica obligatorio.- Es el área marítima de maniobra del terminal petrolero, donde es mandatario la presencia del Práctico abordado.

Operaciones portuarias.- Se entiende por operaciones portuarias cualquier maniobra o servicio que se realice o se preste directa o indirectamente a las naves o a los propietarios de la carga y a los usuarios en general.



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

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.

Práctico.- Es el asesor de los capitanes de las naves que realizan las maniobras en la jurisdicción del terminal petrolero, en todo lo relacionado a la navegación, regulaciones de maniobras y legislación marítima.

Capitán de amarre y control de carga.- Es el representante de los terminales marítimos de PETROECUADOR y OCP que tiene bajo su responsabilidad el control y supervisión de las operaciones de carga y descarga de hidrocarburos en los buques tanqueros en boyas, monoboyas u operaciones de alije y asiste a los prácticos en las maniobras.

Capítulo II

2. DE LAS OPERACIONES

2.1. Control de las operaciones

Todas las operaciones que se efectúen en la jurisdicción del terminal petrolero están bajo la autoridad de la Superintendencia y sujetas a las leyes marítimas vigentes, al presente reglamento, a las disposiciones y procedimientos, emitidos por la autoridad marítima competente.

Todo buque que arribe al terminal petrolero estará representado por una agencia naviera matriculada en la Dirección General de la Marina Mercante y domiciliada en la ciudad de Esmeraldas.

Las agencias navieras serán responsables ante la Superintendencia de la cancelación de las facturas que originen la prestación de servicios marítimos a los buques que representan.

Las agencias navieras hasta el 31 de marzo de cada año, conforme a la Resolución No. 119 de enero de 2002; deberán presentar en la Superintendencia las copias actualizadas de los documentos que se mencionan como requisito para operar reglamentariamente y acogerse a la prestación de servicios:

- 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.



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

- Garantía bancaria o póliza de seguro.
- Cédula de estación de radio privada.

2.1.1. Control de la carga de hidrocarburos

En la importación de hidrocarburos las naves que arriben al terminal, petrolero, darán cumplimiento a la Resolución No. 438/96, emitida por la DIGMER, como procedimiento complementario de control.

Los usuarios del Terminal Petrolero de Balao deberán dar cumplimiento a lo dispuesto en el reglamento tarifario correspondiente en lo referente a los servicios que presta la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao.

Las tarifas generales y específicas tanto para tráfico internacional como de cabotaje son las que constan en la estructura y nivel tarifario aprobados por el Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos y la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, respectivamente.

PETROECUADOR y las empresas privadas que presten los servicios establecidos en la normativa tarifaria, deberán cumplir con las disposiciones emitidas por la Dirección General de la Marina Mercante y por la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao.

Toda embarcación que oferte servicios en el terminal petrolero de manera directa o indirecta en las maniobras de apoyo en los buques deberá ser registrada anualmente por los respectivos armadores en la Superintendencia previa presentación de los siguientes requisitos:

- Matrícula anual.
- Certificado de inspección de seguridad.
- Permiso de tráfico marítimo.
- Póliza de seguro.
- Certificado de dotación mínima de seguridad.
- Nómina de la dotación con la respectiva matrícula.
- Características y datos técnicos de la embarcación.



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

- Documentación de internación temporal (si es del caso).

Cualquier cambio en las características de la embarcación menor que preste servicios en el terminal petrolero, deberá ser informado a la Superintendencia.

Las embarcaciones que por primera vez van a efectuar la oferta de servicios, una vez obtenido el permiso de tráfico en la DIGMER deberán pasar la inspección de medidas de seguridad a cargo de los inspectores de Seguridad de la Superintendencia.

2.2. Operaciones marítimas

En el área marítima de la jurisdicción del terminal petrolero, solamente se realizarán operaciones de carga y descarga de hidrocarburos. En caso de requerir otro tipo de operación, el Capitán de la nave o Agente Naviero deberá solicitar autorización por escrito al Superintendente del terminal petrolero.

De acuerdo a lo que dispone la Resolución DIGMER 111/01 en el terminal petrolero podrán operar naves como se indica a continuación:

- Terminal de Productos Refinados (TEPRE): Naves con peso muerto no superior a 40.000 toneladas y cuyo número cúbico no exceda de 105.
- Monoboyas X - Y: Naves con peso muerto no superior a 100.000 toneladas con una tolerancia máxima de +7% y cuyo número cúbico no exceda de 106.
- Monoboja C: Naves con peso muerto no superior a 130.000 toneladas con una tolerancia máxima de + 7% y cuyo número cúbico no exceda de 272.
- Monoboja P: Naves con peso muerto no superior a 250.000 toneladas con una tolerancia máxima de + 7% y cuyo número cúbico no exceda de 504.

El número cúbico es el producto de las medidas de la eslora entre perpendiculares x manga x puntal/1.000.

2.3. Deslastre

2.3.1. Todas las naves que arriben al terminal en lastre, deberán tener a bordo suficiente lastre para garantizar su estabilidad y maniobrabilidad. Se permitirá hasta 1.5 metros de asiento por cada 100 metros de eslora, o un TRIM del 1.5% de la eslora, según lo que dispone MARPOL, REGLA 13 (2) (b).

2.3.2. El Inspector de Contaminación autorizará el deslastre, previo el análisis de las muestras de lastre segregado.



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

2.3.3. La evacuación de las aguas de los reservorios de tierra al mar, deberá efectuarse previo análisis y autorización escrita de SUINBA.

2.3.4. En las monoboyas del Terminal Petrolero de Balao, se permitirá únicamente la operación de buques tanqueros de lastre segregado.

2.3.5. Las naves que arriben del extranjero y que tengan lastre de agua de mar deberán cumplir lo establecido en la Resolución DIGMER 115/01, debiendo obligatoriamente renovar su lastre por lo menos una vez antes de ingresar a puertos ecuatorianos a una distancia no menor de 50 millas náuticas, contadas desde la línea base que une los puntos más salientes de la costa ecuatoriana. .

2.3.6. Todas las maniobras de lastre y deslastre deberán registrarse en bitácoras del puente y de máquinas, en las 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.

2.4. Carga al granel-hidrocarburos

2.4.1. El manejo de toda carga de hidrocarburos dentro del Terminal, se realizará bajo la responsabilidad, del Capitán de Amarre y Control de Carga, con supervisión y control de la Superintendencia.

Para las operaciones de bunquereo también se exigirá la presencia de un Capitán de Amarre y Control de Carga, en naves cuyo TRB sea superior a 5.000 toneladas.

2.4.2. El examen, clasificación y control de hidrocarburos, estará a cargo de los funcionarios del Ministerio de Energía y Minas.

2.5. Solicitud de servicios

Los tiempos mínimos requeridos para solicitar una maniobra de los buques tanqueros por parte de las agencias navieras es como se indica a continuación:

- Operativos de amarre mínimo con 4 horas de anticipación.
- Operativos de desamarre mínimo con 2 horas de anticipación.



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

Las solicitudes de los operativos se presentarán de manera oficial y por escrito directamente a la Superintendencia y se confirmarán a la Estación de Radio Costera por el canal de trabajo o vía telefónica, estas solicitudes podrían ser también realizadas mediante medios electrónicos.

Las solicitudes de los operativos de amarre a boyas y/o abarloadimientos, a cumplirse contendrá la siguiente información:

- Nominativo de la nave.
- Hora de inicio del operativo.
- Área de amarre.
- Nombre del Capitán de Amarre y Control de Carga.
- Nombre de las embarcaciones que participan en la maniobra, si es que no son de la Superintendencia.
- Tiempo estimado de carga o descarga.

Las solicitudes de los diferentes operativos a cumplirse en el terminal petrolero serán analizadas por el Departamento de Operaciones de la Superintendencia para autorizar y fijar la fecha/hora en que se iniciarán los operativos sobre la base de las siguientes consideraciones:

- Las solicitudes de desamarre-desabarloadimiento serán realizadas directamente desde la propia nave a la Radio Costera por el Capitán de la nave en coordinación con el Capitán de Amarre y Control de Carga.
- El informativo de zarpe lo hará el Capitán de la nave a Radio Costera por el canal de trabajo con la siguiente información:
 - Nominativo del buque.
 - Hora de zarpe.
 - Próximo puerto.

El orden de las prioridades, y el tiempo de intervalo entre operativos podrán ser modificados por la Superintendencia bajo consideraciones especiales y a solicitud escrita de PETROECUADOR y OCP, que justifiquen dicho pedido.



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

El Departamento de Operaciones de la Superintendencia a través de Radio Costera comunicará a la nave, a la agencia naviera y a PETROECUADOR u OCP, la fecha-hora en que se iniciarán las respectivas maniobras.

Para efectos de la recepción y despacho de las naves, se cumplirá lo contemplado en el Código de Policía Marítima y en el Reglamento a la Actividad Marítima (Arts. 91, 92 y 93).

La recepción de la nave por parte de las autoridades, se realizará una vez que el buque haya fondeado y a pedido especial de PETROECUADOR u OCP, en el TEPRE o monoboyas.

Para la recepción de una nave se debe dar cumplimiento a la Resolución DIGMER No. 069/01, donde el Capitán de una nave de tráfico internacional al momento de la recepción deberá presentar a las autoridades de la Superintendencia del Terminal Petrolero, Aduana, Sanidad y Migración los siguientes documentos:

- El permiso de zarpe del último puerto extranjero.
- 5 ejemplares de la declaración general.
- 4 ejemplares de la declaración de carga manifiesto del buque.
- 4 ejemplares de la declaración de provisiones del buque.
- 2 ejemplares de la declaración de efectos de la tripulación.
- 4 ejemplares del rol de tripulación.
- 4 ejemplares de la lista de pasajeros.
- 1 ejemplar de la declaración marítima de sanidad.
- 2 ejemplares de la lista de correo.

De acuerdo a lo dispuesto en el Reglamento a la actividad marítima las naves de tráfico de cabotaje deberán presentar los siguientes documentos al momento de la recepción:

- Permiso de zarpe.
- Manifiesto de carga.
- Rol de tripulación.



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

- Lista de pasajeros (si lo hubiere).
- Permiso de tráfico marítimo.

Si toda la documentación presentada en los numerales anteriores se encuentra legalizada y completa, la autoridad marítima podrá declarar la LIBRE PLÁTICA.

La autoridad marítima no otorgará libre plática a un buque 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 de la nave a través de su agencia naviera, hará llegar a la Superintendencia una carta aclaratoria justificando la novedad presentada durante la recepción.

La autoridad marítima a petición de la agencia naviera acudirá nuevamente a bordo del buque que no recibió la libre plática al arribo y verificará que se haya cumplido lo indicado en el numeral anterior.

En caso de recalada forzosa por parte de una nave, cualquiera sea su nacionalidad, se aplicará lo estipulado en la Sección V, Art. 202 del Código de Policía Marítima.

Todos los buques de bandera extranjera que arriben por primera vez al terminal petrolero, deberán presentar los certificados OMI para verificar, la vigencia y validez de los mismos. Esta inspección se realizará antes de la libre plática y se revisarán los siguientes certificados:

- Certificado de seguridad del equipo.
- Certificado de seguridad de construcción.
- Certificado de seguridad radioeléctrica.
- Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.
- Certificado de línea de carga.
- Certificado internacional de arqueo.
- Documento de dotación mínima de seguridad.
- Libro de registro de hidrocarburos.



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

- Certificado internacional para buques de pasaje.
- Certificado internacional de responsabilidad civil por daños causados por contaminación de hidrocarburos.
- Cuadernillo de construcción y equipos.

Los certificados OMI, también podrán ser revisados por la autoridad marítima 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, podrá ocasionar la suspensión o postergación del operativo a cumplirse en el terminal petrolero. Esta novedad deberá ser solucionado previo al zarpe de la nave.

La revisión de la solicitud de zarpe y rol de tripulación como también los demás documentos que requiera el buque para su zarpe o arribo lo hará el inspector calificado quien la legalizará.

Toda nave en tráfico internacional, que arribe al terminal, previo a la autorización de zarpe, deberá presentar el comprobante de cancelación de la tasa de faros y boyas y el certificado de arqueo, para verificar el tonelaje registrado en esos documentos; de existir diferencias, deberá exigirse el pago correspondiente antes del zarpe.

Al zarpe el buque de tráfico internacional presentará a la autoridad marítima del terminal petrolero los siguientes documentos:

- Solicitud de autorización de zarpe.
- 5 ejemplares de la declaración general.
- 4 ejemplares del manifiesto de carga.
- 2 ejemplares del rol de tripulación.
- 2 ejemplares de la lista de pasajeros.
- 4 ejemplares de la declaración de provisiones del buque.
- Permiso de tráfico.



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

Los buques de bandera nacional, a más de los documentos indicados anteriormente presentarán al zarpe el permiso de tráfico marítimo nacional o internacional.

2.6. Permanencia de las naves en puerto

2.6.1. Todo movimiento dentro de la jurisdicción del terminal, deberá ser autorizado por la Superintendencia. No podrá obstaculizar la carga, descarga o maniobras de otras naves, o efectuar cualquier maniobra o movimiento que pueda perjudicar o causar averías a las instalaciones del terminal o a terceros.

2.6.2. La Superintendencia podrá ordenar, en caso de siniestro o emergencia en el área portuaria, que las naves y sus respectivas tripulaciones sean puestas a su disposición. Las naves que han prestado auxilio interpondrán su acción directa contra los terceros beneficiarios.

2.6.3. Toda nave surta en el puerto estará a cargo de su Capitán o Armador, quienes son los únicos responsables de su seguridad. Ninguna instrucción ordenada o acto ejecutado por la Superintendencia respectiva, o los funcionarios de la misma, implicará responsabilidad alguna con respecto a la seguridad de las naves.

2.6.4. Cuando por razones de seguridad o necesidades operativas, la Superintendencia disponga la suspensión de maniobras o cambio de fondeadero, salida al área de fondeo, etc. y no se cumpliera la orden de inmediato o no existiere suficiente personal a bordo para realizar la maniobra con seguridad la Superintendencia podrá ejecutar la maniobra a costa y riesgo de la nave, aún contratando los servicios de terceros de ser necesario.

2.6.5. Toda nave atracada, amarrada o fondeada en la jurisdicción de los terminales petroleros, deberá mantener permanentemente las condiciones operativas y la tripulación suficiente para poder maniobrar por sus propios medios, al recibir el aviso correspondiente. La seguridad física del material y personal será responsabilidad del Armador.

2.6.6. La Superintendencia podrá prohibir o impedir cualquier operación que se considere peligrosa para el terminal o sus instalaciones.

2.6.7. Toda nave que se encuentre en aguas ecuatorianas, deberá cumplir las regulaciones establecidas en las disposiciones legales y reglamentarias relacionadas con el control y prevención de la contaminación por hidrocarburos de las costas y aguas nacionales, en especial con las contenidas en el Decreto No. 945 del 12 de septiembre de 1974, publicado en el Registro Oficial No. 643 del 20 de los mismos mes y año, así como con las disposiciones contenidas en



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

los convenios internacionales relacionados con la seguridad marítima y protección del medio marino, ratificados por el país.

2.6.8. 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 sus agentes. Una vez que se determine legalmente la responsabilidad y el monto de los daños y perjuicios ocasionados, se exigirá su cancelación. En el caso que la nave tuviere que zarpar antes que se hubiere determinado las responsabilidades y el monto de los daños, el Armador o sus agentes, presentarán una fianza a la Superintendencia, con el objeto de asegurar el cumplimiento de las obligaciones que se deriven previo a la autorización de zarpe. El Amador o Agente presentarán una fianza o certificado de responsabilidad civil del P&I Club a la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao.

2.6.9. La Superintendencia podrá negar el zarpe de cualquier nave que no haya satisfecho multas, indemnizaciones u otras obligaciones que fuesen de su responsabilidad de acuerdo a las leyes y reglamentos.

2.6.10. Todas las maniobras en la jurisdicción del terminal petrolero, se efectuarán bajo la responsabilidad directa del Capitán de la nave, quien deberá cumplir las regulaciones referente a la seguridad de la misma, al uso de fondeaderos, instalaciones y equipos del terminal así como las operaciones de carga, descarga y custodia de la mercadería, los sistemas de balizamiento, seguridad, auxilio y cualquier otra regulación emitida por la Superintendencia.

2.6.11. Si a juicio de la Superintendencia por seguridad de la nave o de las instalaciones del terminal, la nave debe moverse haciendo uso de remolcador o remolcadores, deberá comunicarse esa acción al Capitán de la nave o a sus agentes, disposición que deberá ser cumplida obligatoriamente y de inmediato, cuyo costo deberá ser asumido por el Armador o Agente de nave.

2.6.12. Si una nave estuviere imposibilitada para mover sus máquinas propulsoras y no tuviere la suficiente dotación de anclas, cadenas o cables, el Capitán notificará a la Superintendencia a fin de que ésta tome la acción correspondiente.

2.6.13. Prohíbese a las naves arriar sus embarcaciones menores, salvo en el caso de accidentes, peligro grave o autorización de la Superintendencia.

2.6.14. Toda nave en puerto deberá tener siempre un bote a remo o a motor, listo para ser arriado y prestar auxilio inmediato en caso de que ocurra un accidente.



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

2.6.15. Toda nave en operaciones de carga y descarga, deberá tener un cable en la amura y en la aleta de estribor a un metro sobre el nivel del mar y perfectamente asegurado a su estructura, para poder remolcarlo en caso de emergencia, según lo que dispone la lista de chequeo del ISGOTT (International Safety Guide For Oil Tankers and Terminal).

2.7. Navegación y movilización de naves.

2.7.1. Prohibición.- Ninguna nave nacional o extranjera que opere dentro de la zona de jurisdicción de la Superintendencia del terminal petrolero, podrá realizar maniobras portuarias o marítimas, sin la autorización de la Superintendencia.

2.7.2. Autorización para la movilización de las naves.- La Superintendencia está facultada para movilizar a una nave que se encuentre en el área de maniobra y fondeo, boyas y otros lugares dentro de su jurisdicción, en los siguientes casos:

- a. Emergencia en el área que pone en peligro la nave;
- b. Cuando la presencia de la nave constituya un peligro para las instalaciones;
- c. Cuando no exista a bordo suficiente tripulación para atender las operaciones de la nave;
- d. Por necesidades operativas de la Superintendencia; y,
- e. A solicitud del Capitán de la nave o sus agentes.

2.7.3. Maniobras de emergencia.- Se consideran maniobras de emergencia en los siguientes casos:

- a. Por mal tiempo (marejada);
- b. Por garreo del buque que ponga en peligro las instalaciones o la nave;
- c. Por incendio o explosión a bordo del buque; y,
- d. Por contaminación de hidrocarburos en las instalaciones costa afuera del terminal petrolero.

2.8. Uso de remolcadores



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

2.8.1. Las normas operativas relacionadas a los requerimientos para uso de remolcadores en los terminales petroleros, es competencia de la Superintendencia.

2.8.2. Siempre que no se ponga en peligro la seguridad de los buques y de terceras personas o instalaciones, la exigencia en cuanto al uso de remolcadores se adecuará a la normativa vigente y a operativos que contemplen el uso adecuado de recursos y seguridad.

El Departamento de Operaciones de la Superintendencia en coordinación con el Práctico asignará el tipo la cantidad de remolcadores que participarán en la maniobra de apoyo al buque tanque de acuerdo a su tonelaje y características, así como a los requerimientos operativos de la maniobra y condiciones de tiempo y mar.

2.8.3. El servicio de remolcadores en los terminales petroleros será brindado por la Superintendencia; en caso de no disponer de estas embarcaciones o que las mismas se encuentren imposibilitados por cualquier motivo, será prestado temporalmente a través de la empresa privada calificada por DIGMER y autorizada por la Superintendencia.

2.8.4. Antes de iniciar la maniobra, el remolcador se comunicará con el Capitán de Amarre y Carga y con el Práctico por medio del equipo de radio, haciendo conocer que está listo para el inicio de la operación.

2.8.5. El remolcador que se encuentre en maniobra, no podrá retirarse del área hasta recibir la orden del Práctico.

2.8.6. El remolcador "A la Orden", estará a órdenes del Capitán de Amarre y Carga, y permanecerá en esta condición hasta la finalización del desamarre.

2.8.7. Las horas de inicio del servicio y finalización del mismo serán confirmadas por radio entre el Práctico y el Capitán del remolcador y servirán de base para la facturación del servicio.

2.8.8. El Armador del remolcador y su Capitán al mando serán responsables por los daños y perjuicios causados por una mala operación, avería en los equipos, retraso en la prestación del servicio, negligencia, desobediencia a las órdenes del Práctico o Capitán de Amarre y Control de Carga y cualquier otra causa imputada al remolcador.

2.8.9. En caso de producirse un retraso superior a treinta minutos en la presentación del remolcador para prestar el servicio, el Práctico lo hará constar en la bitácora y el Armador, Agente o representante quedarán en libertad de



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

solicitar los servicios de un nuevo remolcador y no se reconocerá el costo del servicio no suministrado.

2.8.10. Durante un operativo de carga o descarga y en caso de mal tiempo o mar gruesa, a pedido del Capitán de Amarre y Control de Carga, el Superintendente del Terminal de Balao, autorizará la presencia de otro remolcador.

En los terminales TEPRE, SOTE y OCP, los tanqueros mientras permanezcan amarrados al campo de boyas deberán tener un "remolcador a la orden".

2.9. Uso de lanchas.- Las normas operativas relacionadas a los requerimientos para uso de lanchas en el terminal petrolero, son competencia de la Superintendencia.

2.9.1. La Superintendencia prestará el servicio de lanchas para apoyo de las maniobras de fondeo, amarro, desamarre, abarloamiento, desabarloadamiento y maniobras especiales tales como recepción, despacho, transporte para autoridades y funcionarios estatales, recolección de basura, instalación de cercos flotantes, así como las que se presentaren.

2.9.2. Los regímenes de tripulación, vituallas, equipos y personal de compañías inspectoras de servicio, serán ofrecidos por terceros autorizados por la Superintendencia, siempre que ésta se encuentre imposibilitada de ofrecer este servicio.

2.9.3. Dentro de este servicio, las lanchas pertenecientes al TEPRE, podrán efectuar única y exclusivamente, arrastre de mangueras al inicio y finalización de los operativos, remolque de defensas y apoyo en maniobras con buzos.

2.10. Falsos movimiento.- Un operativo de amarre, desamarre, abarloamiento y desabarloadamiento podrá ser suspendido o postergado y será declarado FALSO MOVIMIENTO por una de las siguientes causas:

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

Se registrará como FALSO MOVIMIENTO por condiciones adversas de tiempo sobre la base de los siguientes parámetros meteorológicos.



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

Área de los terminales OCP y SOTE

- Visibilidad reducida a menos de media milla.
- Fuerza del viento superior a 24 nudos.
- Estado de mar 3, según la escala BEAUFORT.

Área del TEPRE

- Visibilidad reducida a menos de media milla.
- Vientos de más de 12 m/s (24 nudos).
- Mar de través de más de 2 metros de altura.
- Marejada con olas de más de 1.5 metros.
- Lluvia sostenida con vientos y mar agitado.
- Estado de mar 3, según la escala BEAUFORT.

Abarloamiento

- Visibilidad reducida a menos de 1.5 millas.
- Vientos de más de 12 m/s (24 nudos).
- Estado de mar 3, según la escala BEAUFORT.
- Mar de través de más de 2 metros de altura.

La declaración de FALSO MOVIMIENTO será registrada en la bitácora de la nave y en la papeleta de control del Práctico de común acuerdo entre el Capitán del buque y el Práctico del terminal, especificando las causas que motivaron dicha decisión.

Una vez solucionadas las causas que originaron el FALSO MOVIMIENTO, la agencia naviera solicitará un nuevo operativo con la misma información indicada anteriormente y mínimo con 2 horas de anticipación.

En el terminal, petrolero únicamente se realizarán operaciones de carga en las monoboyas del SOTE y OCP; carga y descarga en el TEPRE. También se cumplirán operaciones de transferencia de hidrocarburos, mediante maniobras



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

de abarloadamiento entre buques tanqueros para alije de hidrocarburos y/o abastecimiento de combustible para consumo de la propia nave (bunkereo).

Autorización de libre operación

Todo buque de tráfico internacional para operar en el terminal petrolero, previamente requiere de DIGMER la Autorización de Libre Operación (ALO) documento oficial que debe ser del conocimiento de la Superintendencia antes del arribo de la nave.

La libre operación ALO para una nave de tráfico internacional será válido únicamente para el operativo que fue solicitado y bajo las condiciones e indicaciones como constan en dicho documento. No se autorizará otro operativo que no sea el indicado en éste.

Un buque tanque de tráfico internacional que ha recibido el ALO y/o que se encuentra en trámite la obtención del mismo, al ingresar a aguas territoriales procederá directamente a la jurisdicción marítima de la Superintendencia de acuerdo al aviso del ETA enviado.

Todo buque petrolero de tráfico internacional para las maniobras de carga o descarga en el terminal debe presentar las certificaciones que cumple sin excepción alguna con las reglamentaciones de los convenios y código que se indican:

- SOLAS 74/78.
- MARPOL 78.
- LOAD-LINE 1996.
- STCW - 95.
- Código Internacional de Gestión de la Seguridad (ISM).
- Código Internacional de Protección de Buques y Facilidades Portuarias (ISPS) a partir de julio 2004.

Capítulo III

3. ÁREAS DE MANIOBRAS Y DEL PRACTICAJE

3.1. DE LAS ÁREAS DE ESPERA, FONDEO Y MANIOBRA



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

3.1.1. El área donde los buques tanqueros ejecutan operativos o maniobras como: arribos, fondeos, amarres, desamarres, abarloomientos y desabarloomientos, zarpes y otros de ser necesario, está comprendido dentro de las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud 01004'00" N	Longitud 790 40' 00" W
Latitud 01001'00" N	Longitud 790 40' 00" W
Latitud 01004'00" N	Longitud 790 46' 00" W
Latitud 01001'00"N	Longitud 790 46' 00" W

3.1.2. El área de espera de Práctico está comprendida dentro de las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud 01002'00" N	Longitud.790 41'00" W
Latitud 01002'00" N	Longitud 79041'26" W
Latitud 01002'42" N	Longitud 79041'30" W
Latitud 01002'42" N	Longitud 79041'48" W

3.1.3. El área de cuarentena se encuentra dentro de las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud 01002'48" N	Longitud 79037'16" W
Latitud 01004'00" N	Longitud 79037'16" W
Latitud 01002'48" N	Longitud 79038'00" W
Latitud 01004'00" N	Longitud 79038'00" W

En esta área se fondearán las naves que han solicitado "FONDEADERO NO COMERCIAL", de acuerdo a lo dispuesto en la normativa y estructura tarifaria de la superintendencias de los terminales petroleros.

3.1.4. Fondeaderos del terminal.- Los buques tanqueros serán asignados a fondeaderos de acuerdo al operativo o maniobra a cumplir dentro del terminal petrolero, están identificados literalmente, tienen un diámetro de 500 yardas, cuya posición central se indica a continuación:

3.1.4.1. Fondeaderos para el Tepre, Monoboyas "x" y "Y"

Nominativo	Coordenadas geográficas	TIPO B/T
ALFA	Lat. 01°01'42" N Long. 79°40'00"W	Handysize tankers
BRAVO	Lat. 01°01'42" N Long. 79°40'30"W	Handysize tankers
CHARLIE	Lat. 01°01'42" N Long. 79°41'06"W	Panamax tankers
DELTA	Lat. 01°02'12" N Long. 79°41'18"W	Aframax tankers
ECHO	Lat. 01°02'42" N Long. 79°41'30"W	Aframax tankers
FOXTROX	Lat. 01°01'42" N Long. 79°42'00"W	Aframax tankers



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

3.1.4.2. Fondeaderos para el Terminal OCP

Nominativo	Coordenadas geográficas	TIPO B/T	
HOTEL	Lat. 01°02'42" N Long. 79°43'00"		Aframax
QUEBEC	Lat. 01°02'42" N Long. 79°43'30"		Aframax-Suezmax
ROMEO	Lat. 01°02'42" N Long. 79°44'00"		Aframax-Suezmax
SIERRA	Lat. 01°02'42" N Long. 79°44'30"		VLCC - Suezmax
VICTOR	Lat. 01°02'35" N Long. 79°45'03"		VLCC - Suezmax

3.1.4.3. Fondeadero para B/T de bunkero

Nominativo	Coordenadas	Geográficas
ZULU	Lat. 01°01.0'N	Long. 79°40.0'W

3.2. PRACTICAJE

3.2.1. Obligtoriedad del servicio de practicaaje.- Toda nave nacional o extranjera que navegue dentro del área de operaciones de la Superintendencia del Terminal Petrolero debe llevar Práctico a bordo de forma obligatoria, conforme lo dispuesto en el Reglamento para el Servicio de Practicaje y a las regulaciones específicas del terminal petrolero.

3.2.2. Capitanes de Amarre y Control de Carga.- El Capitán de Amarre y Control de Carga, actuará en el castillo de la nave como asesor del Práctico durante las maniobras de amarre y desamarre, quedando bajo su responsabilidad las operaciones de carga y descarga, control y seguridad de las instalaciones y del buque.

3.2.3. Situaciones de emergencia.- Se exceptúa la obligtoriedad de llevar Práctico cuando la nave tenga que efectuar movimientos en situaciones de emergencia, debiendo informar inmediatamente a la Superintendencia.

3.2.4. Sanciones por falta de Práctico.- Los capitanes de naves que fuera de lo previsto en el numeral anterior, efectúen maniobras en la Zona de Practicaje Obligatorio, sin llevar Práctico abordo, serán sancionados de acuerdo a lo establecido en este reglamento.

A efectos del artículo anterior, se considerarán solidarios del pago de sanciones económicas los armadores, operadores y los agentes, conjuntamente con el Capitán de la nave.



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

3.2.5. Prestación de servicio.- El servicio de practica se prestará durante todos los días del año y las 24 horas del día, de acuerdo a las regulaciones operativas y de seguridad del terminal petrolero.

En las monoboyas del SOTE y OCP las maniobras de amarre se realizarán con horario diurno y nocturno, si las condiciones de tiempo y de seguridad del terminal lo permiten y de común acuerdo entre el Capitán de la nave, Práctico y el Capitán de Amarre y Carga.

Las maniobras de desamarre en el OCP, SOTE y TEPRE se realizarán durante las 24 horas del día.

Las maniobras de abarloomiento se realizarán desde las 06h00 hasta dos horas antes del crepúsculo vespertino.

El Práctico iniciará el amarre a las monoboyas y/o al TEPRE, luego de haber sido informado por el Capitán de la nave que el buque se encuentra listo y por el Capitán de Amarre y Control de Carga de que el personal de apoyo, equipos y materiales necesarios en la maniobra autorizada, se encuentren a bordo.

Hasta 30 minutos podrá esperar el Práctico en caso de que no se haya cumplido el numeral anterior, luego de lo cual podrá registrar "FALSO MOVIMIENTO", y se desembarcará, informando a SUINBA de dicha novedad a través de Radio Costera. Un nuevo operativo de amarre podrá ser solicitado dos horas más tarde en que se solicitó el primer operativo y una vez que se haya solucionado la novedad que originó la suspensión de la maniobra.

Para los desamarres, la Agencia Naviera solicitará a Radio Costera Balao la presencia del "Práctico a bordo" una vez que el Capitán de Amarre y Control de Carga haya reportado finalización de la carga y/o descarga.

Si el operativo de desamarre se inicia 30 minutos más tarde de la hora en que se solicitó "Práctico a bordo" por causas imputables a la nave o al operativo de carga o descarga, el Práctico registrará FALSO MOVIMIENTO y se aplicará lo establecido en la normativa y estructura tarifaria, excepto si el Capitán de Amarre y Control de Carga informa que hay retraso por alguna causa justificada.

Los operativos de abarloomiento entre buques tanqueros iniciará el Práctico, previa verificación en el buque que realizará el movimiento, la condición de las tiras de amarre, las defensas móviles y la presencia en el área de maniobras de las lanchas y remolcadores que participarán como embarcaciones de apoyo.



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

La presencia del Práctico a bordo en los desabarloados, la solicitará la Agencia Naviera o Radio Costera Balao, siguiendo el mismo procedimiento indicado para el desamarre y una vez que se haya legalizado la cantidad y cantidad (sic) de productos entregados-recibidos por las dos partes.

3.2.6. Prioridades de los operativos.- Cuando existan varias solicitudes de operativos en una misma fecha y hora, se considerarán las siguientes prioridades:

Primero: La nave que operará en las monoboyas OCP.

Segundo: La nave que operará en las monoboyas del SOTE.

Tercero: La nave que operará en el campo de boyas del TEPRE.

Cuarto: La nave que realizará transferencia de carga.

Quinto: La nave que realizará bunquereo.

En caso de existir una solicitud expresa de PETROECUADOR u OCP que justifique el cambio en el orden de los operativos, se dará prioridad a la misma.

3.3. OBLIGATORIEDAD DEL SERVICIO

Los usuarios del terminal petrolero, obligatoriamente deberán utilizar los servicios que presta la Superintendencia de acuerdo a lo reglamentado en la normativa tarifaria.

Las tarifas generales y específicas tanto para tráfico internacional como de cabotaje son las que constan en la estructura y nivel tarifario aprobados por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y la DIGMER respectivamente.

Capítulo IV

4. DE LA SEGURIDAD

4.1. Generalidades.- Por disponer el terminal petrolero instalaciones de alto valor e importancia estratégica y debido a las características de la carga que se maneja, las siguientes regulaciones de seguridad, deben ser cumplidas por toda nave durante el tiempo que se encuentre en su jurisdicción, las que serán verificadas por el personal de Seguridad de la Superintendencia y la responsabilidad de su cumplimiento por parte del Capitán de la nave.



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

Toda persona o embarcación que ingresa al terminal petrolero deberá cumplir con lo dispuesto en el Código Internacional de Gestión de Seguridad (ISM), y en el Código Internacional de Protección para Buques y Terminales (ISPS).

4.2. Prohibición de maniobras.- Quedan prohibidas las faenas de pesca o cualquier otra maniobra no autorizada por la Superintendencia en el área de su jurisdicción.

En los operativos de amarre, carga, descarga y desamarre, se prohíben las visitas a bordo, personal ajeno a la operación y dotación del buque, así como del embarque de materiales y equipos.

4.3. Fondeo.- Las naves que arribaren al terminal petrolero podrán fondear únicamente en las áreas señaladas en este reglamento.

4.4. Tiras de amarre.- Los tanqueros que amarran y cargan en las monoboyas del terminal, deben tener el sistema de amarre de acuerdo a las normas recomendadas en el OCIMF (Oil Company International Marine Forum).

4.5. Imbornales.- Todos los imbornales deberán estar tapados en forma estanca antes de comenzar cualquier maniobra en las boyas.

Previo al inicio de la carga se deberá achicar el área de inbornales utilizando una bomba portátil de succión a fin de evacuar el producto a los tanques "slop".

4.6. 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 prendido las luces de posicionamiento mientras se encuentra fondeado en el terminal y cualquier otra iluminación que se considere obligatoria para la seguridad.

4.7. 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.

4.8. Maquinarias auxiliares.- Los cabrestantes, winches, molinetes, etc., deberán estar en todo momento listos para su uso inmediato, al igual que el pito y la sirena de la nave.

4.9. Personas de guardia.- El Capitán de la nave organizará los turnos de guardia de la tripulación, durante las operaciones de carga o descarga,



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

debiendo éste ser suficiente para cualquier maniobra de emergencia que fuere necesaria.

La nómina del personal y sus turnos de guardia, durante los operativos de carga, descarga, deberá ser entregada al representante de la Superintendencia durante la recepción de la nave.

4.10. Desgasificación.- Es prohibido desgasificar los tanques mientras el buque se encuentra en el área determinada para maniobras, sin la autorización de la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao (SUINBA).

4.11. Embarcaciones menores.- Solamente las embarcaciones menores autorizadas por la Superintendencia del terminal petrolero podrán amarrarse a las naves que están en las boyas y monoboyas.

4.12. Prohibición de fumar.- Queda terminantemente prohibido fumar en el buque, excepto en aquellos lugares previamente señalados por el Capitán y autorizada por el Inspector de Seguridad del terminal, debiéndose colocar letreros en castellano e inglés que señalen esta prohibición.

4.13. Conexiones.- El Capitán del buque o el Primer Oficial de Cubierta, verificará que las conexiones de las mangueras estén en perfecto estado. El Capitán de Amarre y Control de Carga y el personal de Seguridad del terminal petrolero verificará por su parte dichas conexiones. No se permitirá ninguna maniobra mientras estas conexiones no guarden la debida seguridad.

4.14. Mal tiempo.- En caso de mal tiempo, el Superintendente del Terminal petrolero podrá ordenar la suspensión de cualquier operación de carga, descarga o alijes. Además, podrá ordenar el desamarre de la nave y su salida a mar abierto mientras subsista el mal tiempo.

4.15. 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 las maniobras. Todo equipo innecesario para la maniobra o la operación normal de la nave, deberá permanecer fuera de servicio. Los equipos de comunicaciones VHF deberán ser de características "intrínsecamente seguros".

4.16. Cocinas.- Caso de ser requerido por el personal de Seguridad de la Superintendencia, deberán apagarse las cocinas y hornos o cualquier aparato similar que pueda causar conatos de incendio. Las puertas y pasillos de la cocina que dan directamente hacia la cubierta de tanques deberán permanecer cerradas durante el operativo de carga, descarga y transferencia.



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

4.17. Puertas y escotillas.- Las puertas y escotillas que comuniquen con la cubierta de tanques deberán permanecer hermética y perfectamente cerradas. Estas puertas no deberán ser utilizadas para accesos excepto en casos de emergencia.

4.18. Aire acondicionado.- Las tomas al exterior de los sistemas de aire acondicionado que estén situadas a menos de 10 metros sobre la cubierta de tanques y a 25 metros en sentido horizontal de las tapas de los tanques, deberán permanecer estancas durante el tiempo de maniobra.

Durante los operativos de carga, descarga y transferencias los buques deberán tener el sistema de aire acondicionado en perfecto estado de funcionamiento, caso contrario la Superintendencia podrá disponer la suspensión de la operación, hasta que se repare el sistema de aire acondicionado.

4.19. Válvulas de fondo y descargas fuera de borda.- Las válvulas de fondo y las descargas fuera de borda deberán permanecer cerradas y aseguradas 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.

4.20. Tapas de los tanques.- Todas las tapas de los tanques permanecerán cerradas durante las operaciones de carga y descarga y transferencia y cualquier variación de presión de los tanques será regulada por tubos de venteo.

4.21. Equipo contra incendio.- El equipo contra incendio del buque deberá estar todo el tiempo listo para su uso. Por lo menos dos mangueras de suficiente longitud deberán estar extendidas sobre la cubierta listas para ser usadas en cualquier momento. El circuito contra incendio deberá mantenerse con presión de agua suficiente durante todo el tiempo de la maniobra.

Adicionalmente se deberá disponer un equipo extintor portátil próximo al área del manifold, y así mismo una camilla y un equipo de respiración artificial en un sitio accesible y listo para ser usado.

En caso de evacuación de accidentados, enfermos o heridos de gravedad, y, si no hubiere un medio de transporte disponible al momento, el Capitán de Amarre dispondrá la utilización de la embarcación más cercana perteneciente al terminal.

4.22. Líneas de remolque de emergencia (Fire wires).- La nave deberá contar por lo menos con dos cables ubicados en la amura y en la aleta, que puedan ser usadas en cualquier momento para maniobras de remolque de emergencia.



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

4.23. Uso del pito o sirena.- El pito o sirena deberán permanecer operativos todo el tiempo y podrán ser usados solamente como señal de alarma.

4.23.(sic) Incendio.- En caso de incendio, el personal del buque dará la alarma lo antes posible por el medio más efectivo y comunicará a la autoridad marítima a través de Radio Costera, debiendo activar inmediatamente el safarrancho contra incendios (VRP), permaneciendo en esta condición hasta controlar el mismo y minimizar los daños causados.

En caso de emergencia por incendio, la posición del Capitán de Amarre y Carga y su personal, será el puente de gobierno.

4.25. Normas complementarias de seguridad marítima para buques en operativos en las monoboyas y TEPRE.- 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 estándar de entrenamiento, certificación y guardia "STCW" (Standard of Training Certification and Wachkepping).

Está prohibido portar armas de fuego a bordo de los tanqueros y embarcaciones que dan servicio en el terminal.

Todas las embarcaciones que prestan servicios en el terminal petrolero, deberán cumplir con las normas de seguridad establecidas por SOLAS (Safety of Humad Live at Sea).

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

Los chalecos salvavidas deberán cumplir con las especificaciones establecidas en 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, no deben ser usados en áreas donde existan gases inflamables.

Durante el proceso de carga las transmisiones de radio de alta y media frecuencia no son autorizadas, de igual manera el radar se mantendrá en stand



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

by, en caso de emergencia, únicamente el Capitán de Carga autorizará transmitir por un lapso limitado.

Las comunicaciones entre tierra, tanquero y embarcaciones de apoyo, durante los operativos de amarre y carga, se realizarán en las frecuencias y canales autorizados por la DIGMER en forma exclusiva y no estarán sujetos a interferencia de terceros.

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

Los miembros de la tripulación de los remolcadores y embarcaciones menores deben estar familiarizados con la ubicación y operación de los equipos de seguridad, salvamento, contra incendio y contaminación.

En cualquier circunstancia a bordo de las embarcaciones menores, remolcadores y monoboyas está totalmente prohibido fumar. A bordo de los tanqueros 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.

Tanto los remolcadores como las embarcaciones menores deberán reabastecerse de combustible y lubricantes cuando su remanente sea del 30%.

Los anuncios portátiles y permanentes de: NO FUMAR, NO LUCES ABIERTAS y NO VISITANTES, deben estar expuestos. en los ingresos de las embarcaciones y en los lugares de acomodación, en idioma español y en los tanqueros en idioma inglés.

Quedan prohibidas las visitas a bordo del tanquero durante su permanencia en las monoboyas, siendo responsabilidad del Capitán del tanquero el cumplimiento de esta regulación y sus consecuencias.

No se permitirá la presencia de embarcaciones menores ajenas a las actividades de carga en las monoboyas, sistemas de amarre y carga, así como en las bandas del tanquero.

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.

No se permitirá el embarque de pasajeros y carga, mientras las embarcaciones estén realizando operativos de carga y descarga en el terminal petrolero.



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

Mientras el tanquero permanezca en el área del terminal, no podrá incinerar, transferir o eliminar basura, descargar aguas sucias de sentinas u oleosas de a bordo.

Cualquier persona que observe violaciones a las normas de seguridad en el área del terminal, informará de inmediato por cualquier medio el representante de SUINBA y/o al Capitán de Amarre y Control de Carga.

El Capitán de Amarre y Carga reportará inmediatamente por cualquier medio al representante de SUINBA sobre cualquier incidente o accidente ocurrido durante las operaciones en el terminal petrolero.

4.26. Normas de seguridad previas al amarre.- El Inspector de Seguridad de SUINBA, realizará previo al amarre del tanquero, la inspección de acuerdo a los formatos y listas de chequeo de seguridad.

Para el embarque de las autoridades, Práctico, Capitán de Amarre-Carga y personal marítimo, se usará una escala combinada de acceso a los tanqueros. El Capitán del tanquero 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 éstas se encuentren bien cerradas y aseguradas y que las cadenas de izado y sus grilletes se encuentren en buen estado y se exigirá que una retenida esté disponible para el control del movimiento del material.

No se permitirá el embarque de personal, equipo y material a menos de 1.000 yardas del punto de amarre, en la fase de aproximación.

En el caso de amarre sobre arribo simultáneamente, se embarcarán las autoridades y el personal con el material para la maniobra de amarre y carga.

4.27. Normas de seguridad en la maniobras de amarre.- Para el empleo de los winches y cabrestantes de proa en los operativos de amarre a las monoboyas del SOTE y OCP, se deberán utilizar señales visuales convencionales entre el Capitán de Amarre y Carga y el personal de abordó.

El personal ajeno al operativo de amarre no debe permanecer en el área de trabajo de tiras, cables o cadenas para evitar accidentes.



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

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.

La dotación de la lancha encargada del empate de las tiras de amarre tomará todas las precauciones de seguridad, al momento de recibir las mensajeras del tanquero y empatar a las respectivas mensajeras de la monoboya, considerando que ambas embarcaciones están en movimiento. El patrón debe evitar golpear la lancha con el bulbo y al mismo tiempo debe alejarse de la acción de las hélices de proa (Bow Thruster).

Las tiras mensajeras se utilizarán únicamente para izar la tira de amarre ("hawser") y no para orientar la posición del tanquero. Si en la fase de aproximación, el tanquero se sitúa fuera del eje de aproamiento a la monoboya, se debe abortar la maniobra.

Durante los operativos, las comunicaciones entre el Práctico, el Capitán de Amarre y Carga y las embarcaciones que participan en la maniobra, serán en los canales que se indican a continuación:

OCP - Canales 84 y 87.

SOTE - Canales 9 y 12.

TEPRE - Canales 68 y 69.

4.28. Normas de seguridad en las maniobras de conexión de mangueras.- El personal encargado de esta maniobra utilizará: casco, protectores visuales, guantes, ropa y zapatos de seguridad.

El Capitán de Amarre antes de iniciar la conexión de mangueras, verificará el estado y la condición operativa de cable y gancho de la grúa así como también fajas, cables, grilletes, cadenas, aparejos, tecles de cable, retenidas, gasas y estobos. Además verificará que el uso del equipo y material sea el adecuado, de acuerdo a lo establecido en el Manual de Procedimientos Operativos de cada uno de los terminales marítimos.

Para el empleo de la grúa y su gancho durante la maniobra de conexión de mangueras, se deberán utilizar señales visuales convencionales establecidas para movimiento de carga a bordo que permita una correcta coordinación entre el personal del tanquero y el del terminal.

En el izado de la manguera con la grúa y cuando se vaya a conectar la cadena o cable de soporte, el personal observará con atención los movimientos de la



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

misma, a fin de prevenir accidente por fallas de cualquier parte del conjunto, sea rotura de cables, retenidas, cadenas, etc., tratando de permanecer en el sector de maniobra el menor tiempo posible.

4.29. Normas de seguridad durante la maniobra de carga.- Para dar inicio a la carga el Capitán de Amarre y Carga, verificará que el sistema de carga. Del buque esté alineado y todas las válvulas que correspondan estén abiertas y únicamente cuando se haya trasladado al manifold del buque dará inicio a este operativo.

Una vez iniciada la carga el Capitán de Amarre pasará inspecciones a todo el sistema, desde la monoboya hasta el tanquero y en lo aplicable en el TEPRE, a fin de detectar cualquier fuga o anomalía.

Durante el proceso de carga, si falla el sistema de gas inerte en lo relativo al control de presión de alivio, se parará la carga hasta solucionar la novedad.

Durante la operación de carga todas las puertas, estancas y escotillas del área de acomodación del tanquero deberán permanecer cerradas.

Durante la operación de carga generalmente hay la presencia de gases en la cubierta del tanquero por lo que el personal involucrado en la carga deberá buscar una localización adecuada con relación a la dirección del viento a fin de que no sea afectado, en consideración que algunos gases no son detectables al olfato, el personal que sienta algún su toma anormal como mareos, náuseas, dolores de cabeza sin motivo aparente, deberá acercarse al Capitán de Amarre y Carga, para tomar las medidas necesarias.

Una hora antes de la finalización de carga (topping off), el Capitán de Carga permanecerá en la sala de control, a fin de coordinar con el Oficial de Carga, el cierre de válvulas de los tanques de carga.

Es prohibido realizar cualquier trabajo sobre cubierta que signifique riesgo o alguna actividad logística que distraiga al personal en la operación de carga, así como realizar cualquier reparación que implique trabajos en frío o en caliente.

Mantener una iluminación adecuada en las siguientes áreas: escala de acceso, manifold de conexión de mangueras, proa, popa y sus bandas.

La carga se suspenderá por los siguientes motivos:

- Cuando se presenten tormentas eléctricas, vientos fuertes sobre treinta nudos, corrientes sobre los tres nudos y/o marejadas fuertes.



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

- Escapes de producto en cualquier parte del sistema de carga.
- Conato de incendio.
- Accidentes personales.
- Cuando en la maniobra de deslastre se compruebe que el agua está contaminada con trazas de hidrocarburo.

Si un conato de incendio no ha sido controlado, se desconectarán las mangueras de carga de crudo, se desamarrará el tanquero y se lo ubicará fuera del área de operaciones del terminal, comunicando a SUINBA para la coordinación y aplicación de los procedimientos establecidos.

En caso de una emergencia que obligue a desamarrar a la nave y no se disponga de la presencia del Práctico, el Capitán de Amarre y Carga informará la novedad a la Superintendencia y procederá con la maniobra correspondiente.

El personal de apoyo del terminal cada treinta minutos pasará rondas de seguridad a todo el sistema, equipos y materiales inmersos en el operativo de carga y de la calidad del lastre. Cualquier novedad detectada, comunicará al Capitán de Amarre y Carga para tomar las medidas necesarias.

Una vez finalizada la carga, se deberá mantener abierto el manifold por tres minutos, para liberar la presión del sistema y permitir que la desconexión de mangueras se la realice con seguridad.

4.30. Normas de seguridad en la maniobra de desconexión de mangueras.- El personal encargado de esta maniobra utilizará: casco, protectores visuales, guantes, ropa y zapatos de seguridad.

Previo a la desconexión de mangueras el Capitán de Amarre y Carga verificará en el área del manifold, que el drenaje del crudo se haya completado y el área se encuentre seca y libre de contaminación, para evitar cualquier accidente.

Se verificará que el uso del equipo y material sea el adecuado, de acuerdo a lo establecido en el Manual de Procedimientos Operativos de cada punto de amarre.

En el proceso de izado de la manguera con la grúa y cuando se vaya a conectar la cadena de soporte, el personal observará con atención los movimientos de la misma, a fin de prevenir accidentes por fallas, de cualquier parte del conjunto, sea rotura de cables, retenidas, cadenas, etc. permaneciendo en el sector de maniobra el menor tiempo posible.



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

4.31. Normas de seguridad en las maniobras de desamarre.- El operativo se iniciará con el Práctico a bordo y el Capitán de Amarre y Control de Carga en la proa, quien informará que el personal y equipo se encuentran listos para iniciar la maniobra. Por ningún motivo se cambiará la disposición original del sistema de amarre a las boyas, antes de que el Práctico suba a bordo y se presente en el puente. Con la autorización del Práctico, el Capitán de la nave dispondrá la prueba de máquinas.

El remolcador de popa, mantendrá la tira de remolque siempre fuera del agua, especialmente cuando el tanquero comience a ciar, hasta que el Práctico disponga la entrega de la tira.

Una vez desamarrado el tanquero, se coordinará con el Práctico para determinar la mejor condición para un de embarco seguro, tanto del personal como del material.

4.32. Infracción de las regulaciones de seguridad.- En caso de cualquier infracción de las presentes regulaciones, el Superintendente podrá, ordenar la suspensión de las maniobras, quedando el terminal petrolero libre de toda responsabilidad por daños y perjuicios que puedan producirse a la nave infractora o a terceros.

4.33. Lista de comprobación.- El Inspector de Seguridad de SUINBA, será el encargado de llenar el formulario respectivo en que consta la lista de comprobación sobre regulaciones de seguridad, debiendo verificarse el mismo con el Primer Oficial de Cubierta.

4.34. Personal autorizado.- El Inspector de SUINBA controlará que únicamente personal autorizado de las agencias navieras, compañías verificadoras, técnicos y operadores de PETROECUADOR u OCP aborden la nave durante su permanencia en el terminal.

Trabajadores ocasionales y familiares de la dotación requerirán de un permiso especial de la Superintendencia para abordar, tramitado a través de las respectivas agencias navieras. Este permiso se concederá únicamente cuando el buque se encuentre fondeado y no será aplicable cuando el buque se encuentre en operativos de amarre, carga o desamarre. 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 tanqueros surtos en la jurisdicción de la Superintendencia, deberá estar inscrito en la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral o de la Capitanía del Puerto según la especialidad y nominación del personal y haber obtenido la respectiva matrícula (carné marítimo).



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

La agencia naviera solicitará a la Superintendencia la respectiva autorización para el embarque de un 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 de la nave.
- 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.

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.

4.35. Reportes del Capitán de la nave.- Los capitanes de las naves están obligados durante su permanencia en el terminal a reportar a la Superintendencia 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 de los tanqueros.
- Accidente del personal durante el trabajo.



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

- 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.
- Inoperatividad, deterioro, mal funcionamiento de la máquina principal, auxiliar, equipo o material requerido y necesario para el próximo operativo y/o que afecte a la seguridad del terminal o de la propia nave.

Capítulo V

5. EL CONTROL Y PREVENCIÓN DE CONTAMINACIÓN

5.1. Del control

5.1.1. Las superintendencias de los terminales petroleros aplicarán en su jurisdicción, las disposiciones contenidas en el Título III del Código de Policía Marítima de la Sección "Del Control y Prevención de la Contaminación de las Costas y Aguas Nacionales producida por Hidrocarburos", las disposiciones especiales emitidas por la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral y los contenidos en los convenios internacionales ratificados por el país y a lo establecido en los planes zonales de contingencias.

En prevención de posibles derrames de hidrocarburos, a criterio de la Superintendencia de terminal petrolero y cuando el caso lo amerite, se dispondrá el empleo de una lancha con equipos y materiales de control de contaminación durante la maniobra de conexión de mangueras en operativos de carga - descarga y transferencia de hidrocarburos.

La Superintendencia de Balao coordinará con los organismos de PETROECUADOR, OCP y otras entidades afines, los trabajos de descontaminación en el área de su jurisdicción.

La Superintendencia de terminal petrolero como autoridad marítima asumirá la dirección, control y supervisión de los trabajos de descontaminación marina por derrame de hidrocarburos y/o sustancias nocivas en el área de su jurisdicción, en aplicación a lo dispuesto en el Código de Policía Marítima, Reglamento a la Actividad Marítima y el Plan Zonal de Contingencias para enfrentar derrames de hidrocarburos.

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



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

5.1.2. Los buques de bandera extranjera que han sido contratados por compañías navieras ecuatorianas por un tiempo igual o superior a seis meses, deberán pasar obligatoriamente las inspecciones de seguridad y prevención de la contaminación por parte de DIGMER de acuerdo a la Directiva Específica Permanente DIGMER-TRM-013-02-0 de 30/mayo/02.

5.1.3. Todo petrolero considerado nuevo para crudos, de peso muerto igual o superior a 20.000 tons, y todo petrolero considerado nuevo para productos petrolíferos, de peso muerto igual o superior a 30.000 toneladas, irá provisto de tanques de lastre segregado y cumplirá con los párrafos 2), 3) y 4) o con el párrafo 5) de la regla 13, y la definición de petrolero considerado nuevo de acuerdo con la regla 1-26 de MARPOL 73/78.

5.1.4. Todas las naves que arriben con lastre sucio en los tanques de carga, harán uso de los reservorios del terminal, para evitar la contaminación de las aguas de acuerdo a las disposiciones legales vigentes, para lo cual el terminal dará este servicio con la debida agilidad evitando en lo posible demoras innecesarias a las naves.

Asimismo, todos los buques o lanchones petroleros que arriben al terminal y que en el interior de sus tanques mantengan SLOPS o mezclas oleosas y desearan dejarlas en puerto, la Superintendencia dispondrá de una barcaza receptora de estos productos, a costo de la nave.

5.1.5. La Superintendencia vigilará que las entidades vinculadas o afines con el control y prevención de la contaminación marina, dispongan de equipos en óptimo estado del alistamiento, en aplicación a lo que establece el Plan Zonal de Contingencias.

La Superintendencia controlará que se mantengan a bordo el material necesario para combatir la contaminación producida por hidrocarburos de acuerdo a lo establecido por la autoridad marítima según la resolución de DIGMER y concordante con las regulaciones de MARPOL.

5.1.6. Toda nave que realice operaciones de entrega y recepción de combustible para su propio consumo (bunquereo), o que efectúe maniobras de alije, deberá usar obligatoriamente los cercos flotantes como medida preventiva a la contaminación, bajo la supervisión de un Inspector de SUINBA, quien certificará que no se ha producido ningún tipo de contaminación durante todo el operativo.

5.1.7. El responsable de la correcta conexión y desconexión de mangueras, es el Capitán de Amarre y Control de Carga, quien será el encargado de informar a la autoridad marítima sobre cualquier novedad que requiera tomar acciones



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

para prevenir y/o controlar una contaminación abordo o en el área de responsabilidad.

5.1.8. Las naves dedicadas al tráfico de cabotaje deberán tener los materiales y equipos para el control inicial de la contaminación causada por un derrame menor, en aplicación al "Plan de Respuesta del Buque" (Vessel Response Plan - VRP), que obligatoriamente deben tener todos los buques de arqueo bruto, igual o superior a las 150 toneladas de peso muerto"(DWT), de acuerdo a lo dispuesto en la regla 26 del Anexo I del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, y modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).

5.1.9. Cuando existan casos de contaminación, el Inspector procederá de acuerdo a lo establecido en la Directiva Específica Permanente No. DIGMER-OPE-001-02-0 del 30/mayo/02 y a lo dispuesto en los planes de contingencia.

5.1.10. La evacuación de las aguas de los reservorios de lastre del SOTE al mar, deberá efectuadas previo análisis del grado de contaminación y autorización del Superintendente, de acuerdo como se indica en el numeral siguiente.

5.1.11. Control de las descargas de hidrocarburos de buques tanqueros.

- Está prohibido toda descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas, salvo cuando se cumplen las condiciones establecidas en MARPOL.

5.1.12. Las naves que transportan lastre segregado podrán deslazar al mar previa verificación del "Impreso de notificación del agua de lastre" del buque, por parte del Inspector de la Superintendencia.

5.1.13. Las naves que produjeren contaminación del área marítima, serán responsables de todos los gastos en que se incurra para la descontaminación de acuerdo con los costos que determine la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, y una vez que la autoridad marítima haya constatado la existencia de relación de causalidad entre el hidrocarburo contaminante y el buque.

5.1.14. Las naves que transporten hidrocarburos como carga, se les exigirá el "Certificado de Seguro" u otra garantía financiera, relativa a la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos o una póliza o garantía local equivalente o los certificados que norme la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral.

Los armadores cuyos buques se encuentran en tráfico internacional deberán asociarse a un Club P&I que tiene representación y responsabilidad mundial.



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

Las naves de bandera ecuatoriana que transporten más de 200 toneladas métricas y hasta 2.000 toneladas métricas de hidrocarburos como carga, se les exigirá antes de un operativo de carga o descarga el Certificado de Seguro u otra garantía financiera, relativa a la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos o una póliza o garantía local equivalente a su máxima capacidad de transporte en toneladas métricas multiplicada por US \$ 2.000 dólares por cada tonelada métrica de acuerdo a lo dispuesto por la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral mediante Resolución No. 229/03 del 21 de abril de 2003.

Toda nave que transporte más de 2.000 toneladas métricas de hidrocarburos como cargamento, deberá tener y presentar antes de un operativo de carga o descarga, el Certificado del Convenio sobre Responsabilidad Civil, por daños causados por la contaminación CLC 69/76 emitido por la Administración Marítima del país de registro, respaldado por una póliza del CLUB P&I o por el documento financiero COFR (Certificate of Financial Responsibility) según Resolución DIGMER 111/01 del 30 de junio de 2001 y del Reglamento a la Actividad Marítima expedido mediante Decreto No. 168 del 21 de marzo de 1997.

5.1.15. La Superintendencia en aplicación a lo dispuesto en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques MARPOL 73/78 y en el Reglamento a la Actividad Marítima expedido mediante Decreto 168 de 21 marzo 1997, brindará el servicio de recolección de basuras que generen los buques.

5.1.16. El servicio de recolección de basuras en el terminal petrolero podrá ser efectuado por la Superintendencia, las agencias navieras, o empresas previamente calificadas para realizar este tipo de trabajos por la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral.

5.1.17. La Superintendencia coordinará y supervisará la recolección y disposición final de las basuras que generan los buques petroleros que arriben al terminal.

5.2. Infracción a las disposiciones

5.2.1. Las infracciones a las disposiciones de este capítulo serán sancionadas por el Superintendente de conformidad con las disposiciones señaladas en el Código de Policía Marítima.



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

Capítulo VI

6. DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

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

6.1.1. Agencias navieras

a) Por falta de entrega de cualquiera de los documentos que se indican a continuación, en los plazos estipulados en este reglamento o entrega de documentos con omisión de datos por parte del agente naviero:

- Aviso de llegada US 50 a 200
- Solicitud de prestación de servicios US 50 a 200
- Manifiesto de carga US 50 a 200

b) Por presentar en forma incompleta y tardía la documentación exigida para la recepción y despacho de las naves, o la emisión de datos en cualquiera de los siguientes documentos:

- Zarpe de puerto US 50 a 200
- Rol de tripulación US 50 a 200
- Manifiesto de carga US 50 a 200
- Libro de registro de hidrocarburos US 50 a 200
- Libro de basura US 50 a 200

c) Por la omisión o cambios efectuados sin la autorización de la autoridad en los siguientes documentos:

- Rol de tripulación US 50 a 200
- Itinerario de viaje US 50 a 200
- Manifiesto de carga US 50 a 200

d) No cancelar los valores por concepto de faros y boyas con la debida anticipación: US 50 a 200

e) No informar al Capitán de las regulaciones del terminal: US 50 a 200

f) Cuando funcionarios o empleados de la agencia aborden la nave antes de que ésta haya fondeado o se encuentre en maniobra: US 50 a 200



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

- g) No recoger autoridades en tiempo oportuno para la recepción: US 50 a
200
- h) Descortesía con la autoridad marítima: US 100 a
200
- i) Operar en canales de frecuencias no autorizadas: US 50 a
200
- j) Emplear términos inapropiados en canales operativos: US 50 a
300
- k) Tramitar embarque de personas y material no autorizados
por el Capitán: US 100 a
500
- l) Ejercer la actividad con matrícula caducada de la agencia
o de sus representantes: US 100 a
500
- 6.1.2. Capitanes de la nave
- a) Por permitir abarloadse embarcaciones a los buques en
muelle o fondeadero sin la autorización de la
Superintendencia para entrega recepción de
agua, combustible o lubricantes: US 200 a
1.000
- b) Por realizar movimientos o maniobras, sin autorización
de la Superintendencia: US 200 a
1.000
- c) Por no reportar a SUINBA actividades operacionales o
entrega de combustible: US 200 a
1.000
- d) Por obstaculizar el desempeño de su labor a los
funcionarios de la Superintendencia: US 2.000 a
3.000
- e) Por ocultar o no denunciar delitos e infracciones
perpetradas a bordo de su nave: US 2.000 a
3.000



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

f) Por infringir las regulaciones de los capítulos II y III de este reglamento: 1.000	US 200 a
g) Ocultar deficiencias operativas de materiales o equipos: 1.000	US 200 a
h) Por efectuar movimientos o maniobras sin Práctico a bordo: 1.000	US 200 a
i) Por solicitar prestación de servicios a la nave cuya tripulación se encuentre incompleta a bordo en el momento de la maniobra: 1.000	US 200 a
j) Por descortesía con la autoridad marítima: 2.000	US 100 a
k) Por no tener lista la nave a la hora que se solicitó el servicio: 500	US 100 a
l) Por permitir el ingreso de personas no autorizadas a bordo:	US 50 a 300
m) Por permitir embarcar personal sin matrícula o con documentos caducados: 2.000	US 500 a
n) Hacerse a la mar sin el zarpe respectivo: 2.000	US 500 a
o) Por infringir regulaciones contenidas en el Capítulo V de este reglamento: 2.000	US 500 a
p) No tomar el fondeadero asignado por la Superintendencia: 1.000	US 200 a
q) Cambiar de fondeadero sin autorización de la Superintendencia: 1.000	US 200 a
r) Por tener las máquinas, sistema de gobierno o iluminación, deficientes o en mal estado: 1.000	US 200 a



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

6.1.3. Personal marítimo

- a) Infringir las regulaciones de seguridad para el terminal: US 20 a 100
- b) Ejercer la actividad con matrícula caducada: US 20 a 100
- c) Ingresar a los buques sin autorización: US 50 a 300
- d) Obstaculizar la carga, descarga o transferencia de hidrocarburos: US 50 a 500
- e) Incumplir las disposiciones de la autoridad marítima: US 20 a 500
- f) Irrespetuoso con la autoridad marítima: US 20 a 500

6.1.4. Contaminación de aguas

Las naves que causan contaminación por hidrocarburos u otras sustancias tóxicas; 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.

6.1.5. Pago de multas

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

6.1.6. Juzgamiento

Para el juzgamiento de las infracciones a este reglamento el Superintendente se sujetará al siguiente procedimiento:

- a) Las infracciones serán juzgadas por el Superintendente en una sola audiencia, previa situación al trasgresor. Realizada la audiencia de juzgamiento en el día y hora señalados, luego de escuchar al acusado y comprobada la infracción, dictará sentencia dentro de las próximas 24 horas. Si hubieren hechos que deben justificarse se concederá el plazo de prueba de hasta seis días, vencido el cual dictará sentencia, la mismo que será inapelable;
- b) La citación se hará personalmente por boleta, que será entregada por el Secretario o uno de sus ayudantes en el domicilio del acusado; si el acusado



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

ASESORIA JURÍDICA

no recibe personalmente la primera boleta, sino la persona que se halle en su domicilio, deberá citárselo mediante dos boletas más en distintos días;

c) Al efectuarse la citación en la que constará la infracción de que se lo acusa y el día y hora de presentación, deberá prevenírsele de la obligación que tiene de señalar domicilio judicial para futuras notificaciones. Si el acusado no tuviera domicilio conocido, la autoridad lo hará comparecer por medio de agentes de la fuerza pública;

d) Si el acusado no compareciere en el día y hora indicados y no hubiera justificado su inasistencia, se ordenará la comparecencia inmediata en la forma indicada en el literal anterior y se procederá al juzgamiento;

e) Los transgresores están obligados al pago de las multas y el propietario, armador, Capitán y agencia serán responsables solidarios y no podrán ejercer su actividad, si antes no han cancelado la multa;

f) El ejercicio de la acción para las infracciones establecidas en este reglamento prescribe en sesenta días, y la pena en ciento ochenta días, contados ambos términos desde el día en que se conoció el cometimiento de la infracción, o desde la fecha que la sentencia condenatoria quedó ejecutoriada, respectivamente; y,

g) El pago de la multa se hará dentro de los cinco días hábiles posteriormente a la fecha de notificación de la sentencia; en caso de no pagar oportunamente la multa impuesta, cancelará un valor adicional equivalente al interés, de mora fijado por la autoridad pertinente por cada día de retraso, hasta un máximo del 100% de la multa.

Art. 2.- Dejar sin efecto, en lo relacionado al Terminal Petrolero de Balao, la Resolución DIGMER No. 059/00, expedida el 6 de octubre de 2000, publicada en el Registro Oficial No. 213 del 28 de noviembre de 2000; y, la Resolución DIGMER 144/01 del 19 de octubre del año 2001.

Art. 3.- Del cumplimiento de la presente resolución, que entrará en vigencia a partir de la presente fecha, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial se encargará la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao.

Dada en la ciudad de Guayaquil, en la Dirección General de la Marina Mercante y el Litoral, a los diez y nueve días del mes de septiembre del año dos mil tres.

FUENTES DE LA PRESENTE EDICIÓN DEL REGLAMENTO DE OPERACIONES PARA EL TERMINAL PETROLERO DE BALAO, APLICABLE AL TRÁFICO INTERNACIONAL Y DE CABOTAJE

1.- Resolución 245/03 (Registro Oficial 212, 17-XI-2003).