

REGISTRO OFICIAL[®]

ÓRGANO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

SUMARIO:

Págs.

FUNCIÓN EJECUTIVA

ACUERDO:

MINISTERIO DEL INTERIOR:

MDI-DMI-2026-0002-ACUERDO Se designa a la señora Coronel de Policía E.M. Olga Beatriz Benavides Cueva, como Subsecretaria de Policía	2
---	---

RESOLUCIÓN:

MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE:

MIT-SPTM-2026-0008-R Se aprueba el Reglamento de operaciones, seguridad, protección y control de contaminación para el Terminal Petrolero de Balao aplicable al tráfico internacional y de cabotaje	5
--	---

ACUERDO Nro. MDI-DMI-2026-0002-ACUERDO**SR. JOHN REIMBERG OVIEDO
MINISTRO DEL INTERIOR****CONSIDERANDO:**

Que, el artículo 154 numeral 1 de la Constitución de la República del Ecuador, establece: “*A las ministras y ministros de Estado, además de las atribuciones establecidas en la ley, les corresponde: 1. Ejercer la rectoría de las políticas públicas del área a su cargo y expedir los acuerdos y resoluciones administrativas que requiera su gestión (...)*”;

Que, el artículo 160 de la Constitución de la República del Ecuador inciso segundo menciona: “*Los miembros de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional estarán sujetos a las leyes específicas que regulen sus derechos y obligaciones, y su sistema de ascensos y promociones con base en méritos y con criterios de equidad de género. Se garantizará su estabilidad y profesionalización.*”;

Que, el artículo 163 de la Constitución de la República del Ecuador señala que la Policía Nacional: “*Es una institución estatal de carácter civil, armada, técnica, jerarquizada, disciplinada, profesional y altamente especializada, cuya misión es atender la seguridad ciudadana y el orden público, y proteger el libre ejercicio de los derechos y la seguridad de las personas dentro del territorio nacional. Los miembros de la Policía Nacional tendrán una formación basada en derechos humanos, investigación especializada, prevención, control y prevención del delito y utilización de medios de disuasión y conciliación como alternativas al uso de la fuerza. Para el desarrollo de sus tareas la Policía Nacional coordinará sus funciones con los diferentes niveles de gobiernos autónomos descentralizados.*”;

Que, el artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador, expresa que: “*Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución*”;

Que, el artículo 227 de la Constitución de la República del Ecuador, señala: “*La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación*”;

Que, el artículo 229 de la Constitución de la República del Ecuador, determina: “*Serán servidoras o servidores públicos todas las personas que en cualquier forma o a cualquier título trabajen, presten servicios o ejerzan un cargo, función o dignidad dentro del sector público. Los derechos de las servidoras y servidores públicos son irrenunciables. La ley definirá el organismo rector en materia de recursos humanos y remuneraciones para todo el sector público y regulará el ingreso, ascenso, promoción, incentivos, régimen disciplinario, estabilidad, sistema de remuneración y cesación de funciones de sus servidores*”;

Que, conforme la Ley Orgánica de Servicio Público, en su artículo 3, dentro de su acápite cuarto determina: “*De conformidad con lo establecido en los artículos 430, 168 (1 y 2), 160, 170 y 181 numeral 3 de la Constitución de la República, las personas servidoras de la Corte Constitucional, los miembros activos de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional y el personal de carrera judicial se regirán en lo previsto en dichas disposiciones por sus leyes específicas y subsidiariamente por esta ley en lo que fuere aplicable.*”;

Que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 en el Código Orgánico de Entidades de Seguridad Ciudadana y Orden Público, establece que: *“Régimen Jurídico. - Las disposiciones de este Código y sus reglamentos constituyen el régimen jurídico especial de las entidades de seguridad antes descritas. En todos los aspectos no previstos en dicho régimen se aplicará supletoriamente la ley que regula el servicio público. Las escalas remunerativas y los ingresos complementarios de las entidades regidas por este Código se sujetarán a las políticas y normas establecidas por el ente rector nacional del trabajo”*;

Que, según lo mencionado en el artículo 64 del referido cuerpo legal, menciona que: *“el titular del ministerio rector de la seguridad ciudadana, protección interna y orden público tendrá las siguientes funciones: 4. Ejercer la representación legal, judicial y extrajudicial de la Policía Nacional”*;

Que, mediante Decreto Ejecutivo Nro. 381 de 30 de marzo de 2022 se escinde del Ministerio de Gobierno, el Viceministerio del Interior, cómo organismo de derecho público, con personalidad jurídica, dotado de autonomía técnica, administrativa, operativa y financiera, encargado de formular las políticas para seguridad ciudadana, protección interna y orden público;

Que, mediante Decreto Ejecutivo Nro. 541 del 21 de febrero de 2025, el señor Daniel Noboa Azín, Presidente Constitucional de la República del Ecuador, designó al suscrito como Ministro del Interior;

Que, mediante Decreto Ejecutivo Nro. 11 del 27 de mayo de 2025, el Presidente Constitucional de la República del Ecuador, Daniel Noboa Azín, ratificó al suscrito como Ministro del Interior;

Que, mediante Oficio Nro. PN-DNATH-QX-2026-0710-O de 08 de enero de 2026, suscrito por el Director Nacional de Administración de Talento Humano, mismo que en su parte pertinente expresa: *“(...) conforme consta en el Telegrama Nro. PN-DNATH-DTD-2026-0041-T, de fecha 08 de enero de 2026, los Servidores Policiales Directivos designados mediante traslado deberán presentarse en las respectivas unidades de destino el día 10 de enero de 2026 DE MANERA IMPRRORROGABLE, a fin de dar cumplimiento a lo dispuesto por la superioridad.(...)”*;

Que, mediante Telegrama Nro. PN-DNATH-DTD-2026-0041-T de 08 de enero de 2026, suscrito por el Director Nacional de Administración de Talento Humano de la Policía Nacional, mismo que en su parte pertinente expresa: *“(...) en cumplimiento al memorando Nro. PN-CG-QX-2026-00412-M, de fecha 08 de enero de 2026, firmado electrónicamente por Mi Comandante General; conforme lo establecido en los Arts. 65, 72 y 117 del Código Orgánico de las Entidades de Seguridad Ciudadana y Orden Público, Estatuto Orgánico de Gestión por Procesos (AM 080) Arts. 11 literal a), 51 literal a) y aa), de conformidad al Art. 246 numeral 1, numeral 1.5, 1.6 y Art. 251 del Reglamento de Carrera Profesional de la Policía Nacional; el Comando General autoriza el Traslado Temporal por 120 días de los servidores policiales detallados a continuación.(...)”*;

ORD.	SERVIDOR POLICIAL	UNIDAD DE ORIGEN	UNIDAD DE TRASLADO TEMPORAL
14	CRNL. BENAVIDES CUEVA OLGA BEATRIZ	NAP-DNAIS-HUIO-DIREC	NCOORD-SUPOL-DIREC-SUBSECRETRIODE POLICIA

Que, mediante Oficio Nro. MDI-VSI-SDP-2026-0325-OF de 09 de enero de 2026, suscrito por el Subsecretario de Policía, mismo que en su parte pertinente solicita: *“(...) comedidamente solicito a*

usted se digne avocar conocimiento a fin que se digne considerar la factibilidad de emitir el correspondiente acto administrativo del Acuerdo Ministerial, con el cual se otorgue la designación de Subsecretaria de Policía a la señora Coronel de Policía de E.M. BENAVIDES CUEVA OLGA BEATRIZ. (...)"; y,

En ejercicio de las facultades y atribuciones constitucionales, legales y reglamentarias,

ACUERDA:

Artículo 1.- AGRADECER al señor Coronel de Policía de E.M. Nelson Patricio Almendariz Sánchez, por los valiosos servicios prestados durante el ejercicio de sus funciones como Subsecretario de Policía del Ministerio del Interior.

Artículo 2.- DESIGNAR a la señora Coronel de Policía E.M. Olga Beatriz Benavides Cueva, como Subsecretaria de Policía del Ministerio del Interior, a partir del 10 de enero de 2026.

Artículo 3.- DISPONER al señor Comandante General de Policía que ejecute las acciones administrativas necesarias para que, a partir del 10 de enero de 2026, se proceda a la asignación de funciones al señor Coronel de Policía de E.M. Nelson Patricio Almendariz Sánchez dentro de la Policía Nacional, de conformidad con las necesidades institucionales.

Artículo 4.- De la ejecución del presente Acuerdo, encárguese a la Comandancia General de la Policía Nacional y a la Dirección de Administración del Talento Humano del Ministerio del Interior.

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA.- La Dirección Administrativa del Ministerio del Interior y la Policía Nacional serán responsables de la notificación y publicación del presente acuerdo en el Registro Oficial y en la Orden General, respectivamente.

SEGUNDA.- El presente Acuerdo Ministerial entrará en vigencia a partir de su suscripción, sin perjuicio de la publicación en el Registro Oficial y la Orden General de la Policía Nacional.

COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE. -

Dado en Quito, D.M. , a los 09 día(s) del mes de Enero de dos mil veintiséis.

Documento firmado electrónicamente

**SR. JOHN REIMBERG OVIEDO
MINISTRO DEL INTERIOR**



Resolución Nro. MIT-SPTM-2026-0008-R

Guayaquil, 16 de enero de 2026

MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE

SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL

Que, Art. 314 de nuestra Carta Magna, señala que: *"El Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuaria, y los demás que determine la ley. El Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad continuidad y calidad. El Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios · públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación"*;

Que, la Ley de Régimen Administrativo de los Terminales Petroleros, Decreto Supremo No. 1173, publicada en el Registro Oficial 288 de 04 de marzo de 1977, en su artículo 1 señala: *"Los Terminales Petroleros serán considerado como puertos especiales y contarán para el cumplimiento de sus funciones como Superintendencias organizadas, entidades portuarias de derecho público con personería jurídica, patrimonio y fondos propios y sujetos a la Ley General de Puertos, Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, en lo que no se opongan a la presente Ley, y al reglamento expedido por la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral"*;

Que, el artículo 3 de la Ley ibídem prescribe que *"son fines específicos de los Terminales Petroleros dentro de su respectiva jurisdicción planear, construir, mejorar, financiar, administrar, operar, mantener y controlar la instalaciones y equipos a su cargo, sujetos en cada caso a las limitaciones de las Leyes respectivas"*;

Que, el artículo 11 de la mencionada Ley ibídem, establece: *"Son funciones y atribuciones de las Superintendencias de los Terminales Petroleros las siguientes: (...) e) Recaudar las tasas, multas y más recargos o derechos relativos a los servicios de acuerdo a las tarifas que fueren aprobadas por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, o que consten en Leyes Especiales; d) Aplicar las Leyes y reglamentos referentes a los Terminales Petroleros"*;

Que, mediante Acuerdo Ministerial No. 040 de 16 de mayo de 2013, publicada en el Registro Oficial No. 8 del 05 de junio del 2013, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas asume la gestión de la competencias, atribuciones y delegaciones relacionada directamente con el manejo de los Terminales Petroleros, a través de las Superintendencias de Balao, La Libertad y el Salitral;

Que, mediante artículo 1 del Decreto Ejecutivo N° 723, de 09 de julio de 2015, publicado en el Registro Oficial No. 561, del 07 de agosto de 2015, establece que *"El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, tendrá a su cargo la rectoría planificación, regulación y control técnico del sistema de transporte marítimo y fluvial y de puertos;..."*; en su artículo 2, se determinan las competencias, atribuciones y delegaciones que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, tiene en su calidad de Autoridad Portuaria Nacional y del Transporte Acuático, numeral 1. Todas las relacionadas con el transporte marítimo y la actividad portuaria nacional constantes en leyes, reglamentos y demás instrumentos normativos, en especial las establecidas en la Ley General de Puertos y la Ley de Régimen Administrativo de los Terminales Petroleros; numeral 9. *"Aprobar y controlar la aplicación del reglamento tarifario de los puertos públicos y privados en el ámbito de su competencia"*, y numeral 13 *"La gestión de las competencias atribuciones y delegaciones relacionadas directamente con el manejo de los Terminales Petroleros"*;

Que, el artículo 2 del Decreto Ejecutivo 102 del 15 de agosto de 2025, dispone *"(...) modifíquese la denominación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas por la de Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT) (...)"*;

Que, mediante Resolución Nro. MTOP-SPTM-2016-0060-R, de 30 de marzo de 2016 se aprobaron las "Normas que Regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador", publicada en el Registro Oficial No. 732, de 13 de abril de 2016, en su artículo 2, define *"Operador portuario.- Se refiere a la persona jurídica que debidamente matriculada y habilitada ante la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, está en capacidad de brindar los servicios portuarios establecidos en las presentes normas y para el cual está habilitado"*; *"Operador Portuario de Servicios Conexos (OPSC).- Es la persona jurídica habilitada que brinda servicios técnicos especializados y adicionales de apoyo a la nave, carga o pasajeros"*;

Que, en el Art. 3. Formas de Prestación de los Servicios Portuarios, de las "Normas que Regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador" señala que, *"Los servicios portuarios que se provean en los Puertos Nacionales, se prestarán de la siguiente forma: (...)*
3.2.-De forma indirecta.- *A través de operadores portuarios, en los siguientes términos:*
a) Mediante el otorgamiento del respectivo "Permiso de Operación" a favor de aquellas personas jurídicas que como operadores portuarios hayan obtenido la matrícula en la SPTMF y cumplido con los requisitos técnicos establecidos por cada Autoridad Portuaria, sus delegatarios o concesionarios, Puertos Especiales, Terminales Portuarios Habilitados y/o Facilidades Portuarias Privadas (...)";

Que, mediante Resolución Nro. MTOP-SPTM-2024-0074-R, de 26 de septiembre de 2024, publicada en el Registro Oficial – Suplemento N° 664, de 15 de octubre de 2024, se reforma la resolución Nro. MTOP-SPTM-2016-0060-R, de 30 de marzo de 2016,

resuelve: “**Artículo Único.-** Reformar la Resolución Nro. MTOP-SPTM-2016-0060-R, de fecha 30 de marzo de 2016, en la que se expidió "Las Normas que regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador", con lo siguiente: 1. **Agréguese** en el "Artículo 2.- DEFINICIONES": Cercos flotantes.- Los cercos flotantes en terminales petroleras son equipos esenciales utilizados para prevenir la dispersión de hidrocarburos en caso de derrames durante la carga y descarga de buques o en operaciones de transferencia de petróleo. Son una medida clave de seguridad y prevención en la gestión de riesgos ambientales en terminales petroleras. 2. **Agréguese** en el "Artículo 4.- CLASIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS", en el numeral 4.5.6. Servicio de lanchas: El literal c) Transporte de Cercos flotantes. 3. Agréguese en el "Artículo 4.- CLASIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS", en el numeral **4.5.11. Otros servicios conexos:** El literal i) **Servicio de alquiler de cercos flotantes.** 4. **Agréguese** en el "Artículo 6.2.- LOS REQUISITOS" en el acápite "Requisitos Específicos": Servicio de alquiler de cercos flotantes: Para obtener la habilitación y brindar este servicio como operador portuario de servicios conexos, la persona jurídica interesada, cumplirá con los siguientes requisitos: Matrícula de OPSC con el servicio habilitado de: Servicio de lanchas: transporte de cercos flotantes. La empresa cumplirá con los requisitos obligatorios establecidos en la normativa vigente para la habilitación del servicio de lanchas; es decir, la documentación habilitante de la lancha que utilizará para el transporte y colocación de los cercos. 2. Lista del personal contratado con el que prestará el servicio y sus respectivas matrículas vigentes de personal de gente de mar. 3. Documentos que demuestren la disponibilidad de mínimo ciento cincuenta (150) metros de cercos flotantes diseñados para prevenir contaminación. Para la prestación de este servicio en terminales petroleras, se deberán cumplir además los requisitos operativos que éstos establezcan. Una vez que la OPSC inicie operaciones con este servicio en cualquier terminal petrolera, deberá comunicar la(s) lancha(s) utilizada(s) y el permiso de operación obtenido. Asimismo, deberá mantener actualizada toda la información presentada ante la SPTMF, informando de cualquier cambio que ocurra para su debido registro”;

Que, con Resolución No. 036/11, del 18 de noviembre del 2011, publicada en el Registro Oficial Nro. 636 del 08 de febrero de 2012, el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puerto aprobó la “Normativa y Estructura Tarifaria para Tráfico Internacional y Tráfico de Cabotaje para las Superintendencias de los Terminales Petroleros de Balao, La Libertad y El Salitral”;

Que, en la norma ibídem se establece que: "4. Los niveles tarifarios de tráfico internacional y tráfico de cabotaje serán reajustados anualmente de acuerdo al valor rotal del índice de la inflación señalada por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) para el año inmediato anterior”;

Que, mediante Resolución No. 013/10 de 5 de noviembre de 2010, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 431 de 20 de abril de 2011, en su Capítulo V.2 De la

prevención, *“Toda nave que realice operaciones de bunkereo o alije, deberá utilizar obligatoriamente los cercos flotantes (...)”*;

Que, Con Memorando Nro. MIT-SUINBA-SUP-2025-0596-M del 7 de octubre de 2025, la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao (SUINBA), puso en conocimiento de la SPTMF los Informes Técnico y Económico, así como el Procedimiento Operativo respecto a la prestación del servicio de alquiler de cercos flotantes para la prevención de la contaminación, a través de terceros Operadores Portuarios de Servicios Conexos (OPSC), en la jurisdicción de la SUINBA;

Que, el 05 de noviembre de 2025, por medio del Memorando No. MIT-SUINBA-SUP-2025-0648-M, el Superintendente del Terminal Petrolero de Balao remitió a la SPTMF, el *“REGLAMENTO DE OPERACIONES, SEGURIDAD, PROTECCIÓN Y CONTROL DE CONTAMINACIÓN PARA EL TERMINAL PETROLERO DE BALAO APLICABLE AL TRÁFICO INTERNACIONAL Y DE CABOTAJE”* para revisión, análisis y aprobación;

Que, el 10 de diciembre de 2025 con Memorando No. MIT-SUINBA-SUP-2025-0705-M se remitieron nuevamente a la SPTMF los informes respecto a la prestación del servicio de alquiler de cercos flotantes para la prevención de la contaminación;

Que, con Oficio Nro. MEF-VGF-2025-0915-O del 31 de diciembre de 2025, la señora Viceministra de Finanzas (E) emitió dictamen favorable sobre el proyecto de resolución para establecer la contribución económica que percibirá la SUINBA como resultado de la prestación del servicio de alquiler de cercos flotantes en su jurisdicción;

Que, a través de la Resolución No. MIT-SPTM-2026-0004-R, del 9 de enero de 2026, se establece la contribución económica que percibirá la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao (SUINBA), como resultado de la prestación del servicio de alquiler de cercos flotantes;

Que, mediante Memorando Nro. MIT-SUINBA-SUP-2026-0012-M del 09 de enero de 2026 se remite el Procedimiento Operativo Nro. MIT-SUINBA-SUP-2025-001 del 07 de octubre de 2025 y propuesta del Reglamento de Operaciones de SUINBA corregidos, para revisión y aprobación;

Que, mediante Informe Técnico Nro. DP-INF-019/2026 del 15 de enero de 2026, se recomendó: *“aprobar la modificación del Reglamento de Operaciones, Seguridad, Protección y Control de Contaminación de la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao, por cuanto se encuentra alineada con la normativa vigente y las necesidades actuales del terminal. Se recomienda aprobar el Procedimiento Operativo No. MIT-SUINBA-SUP-2025-001 para la prestación del servicio de alquiler de cercos flotantes, en virtud de que establece mecanismos adecuados de prevención y respuesta*

ante eventos de contaminación. Disponer que la SUINBA realice procesos de capacitación y socialización del procedimiento con los operadores involucrados, a fin de garantizar su correcta aplicación”;

Que, mediante Memorando Nro. MIT-SPTM-2026-76-ME del 16 de enero de 2026 la Unidad de Asesoría Jurídica de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial concluye: *“En consecuencia, esta Unidad de Asesoría Jurídica emite criterio jurídico favorable para la aprobación de ambos documentos (“Reglamento de Operaciones, Seguridad, Protección y Control de Contaminación para el Terminal Petrolero de Balao Aplicable al Tráfico Internacional y de Cabotaje” y el “Procedimiento Operativo No. MIT-SUINBA-SUP-2025-001 para la Prestación del Servicio de Alquiler de Cercos Flotantes”);*

En uso de la facultad contemplada en la Ley General de Puertos y en el Decreto Ejecutivo No. 723, de fecha 09 de julio del 2015 publicado en el Registro Oficial No. 561, del 07 de agosto de 2015.

RESUELVE:

Artículo 1.- APROBAR el *“REGLAMENTO DE OPERACIONES, SEGURIDAD, PROTECCIÓN Y CONTROL DE CONTAMINACIÓN PARA EL TERMINAL PETROLERO DE BALAO APLICABLE AL TRÁFICO INTERNACIONAL Y DE CABOTAJE”*, el cual se encuentra como “ANEXO 1” de esta Resolución.

Artículo 2.- APROBAR el *“PROCEDIMIENTO OPERATIVO No. MIT-SUINBA-SUP-2025-001: PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE ALQUILER DE CERCOS FLOTANTES EN LA JURISDICCIÓN DE LA SUPERINTENDENCIA DEL TERMINAL PETROLERO DE BALAO COMO PARTE DE LA PREVENCIÓN DE CONTAMINACIÓN”* del 07 de octubre de 2025, el cual se encuentra como “ANEXO 2” de esta Resolución.

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA. - De la ejecución de la presente Resolución se encargará la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao.

SEGUNDA. - La presente Resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dada en la ciudad de Guayaquil, en el despacho del Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

Documento firmado electrónicamente

Abg. Bryan Andrade Alvarez

SUBSECRETARIO DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL

Anexos:

- anexo_2_-_procedimiento_operativo_no._mit-suinba-sup-2025-001.pdf

- terminal_petrolero_de_balao_aplicable_al_trÁfico_internacional_y_de_cabotaje0291760001768598558.pdf

al/lc/rg



**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 Jurisdicción.....

 I.3 Definiciones

CAPITULO II.....

 II. OPERACIONES MARÍTIMAS

 II.1 Documentación.....

 II.2 Control de Operaciones.....

 II.3 Área Marítima

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

 II.5 Sistema de amarre

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

 II.7 Navegación y Movilización de Naves

 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.5 Normas complementarias de Seguridad.....

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

 III.7 Desamarre de un buque que está en proceso de carga o descarga.....

 III.8 Infracción de las Regulaciones de Seguridad

 III.9 Lista de Chequeo de Seguridad Buque-Tierra

 III.10 Personal Autorizado

 III.11 Reportes del Capitán del buque.....

 III.12 Reporte de Novedades

CAPITULO IV

 IV. DE LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

 IV.1 Generalidades.....

 IV.2 Medidas de Protección.....

IV.3 Control de Accesos

IV.4 Vigilancia de la Instalación Portuaria 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, Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN

V.1 Generalidades.....

V.2 De la Prevención.....

V.3 Inspección.....

V.4 Conexión y desconexión de mangueras.....

V.5 Del Control

V.6 Guías y Recomendaciones Internacionales aplicables

V.7 Plan de emergencia a bordo.....

V.8 Deslastre.....

V.9 Carga a granel de hidrocarburos.....

V.10 Hoja de desalojo de basura

V.11 Control de Contaminación del mar por hidrocarburos o sustancias nocivas y perjudiciales

CAPITULO VI

POSIBLES INFRACCIONES Y SANCIONES

ANEXO A.....

MATRIZ DE SEGURIDAD

ANEXO B.....

MATRIZ DE ASIGNACIÓN.....

ANEXO C.....

LISTA DE CHEQUEO DE DOCUMENTOS Y CERTIFICADOS AL ARRIBO.....

ANEXO D.....

LISTADO DE CHEQUEO DE DOCUMENTOS AL DESPACHO Y ZARPE.....

ANEXO E

LISTA DE CHEQUEO DE SEGURIDAD

CAPITULO I

I. OBJETO Y DEFINICIONES

I.1 Objeto

El presente Reglamento describe la competencia que tiene la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao (SUNBA) para regular el cumplimiento de las obligaciones y procedimientos operacionales, administrativos, de seguridad, prevención y control 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.

I.2 Jurisdicción

El Terminal Petrolero de Balao, está localizado entre las siguientes coordenadas geográficas:

Puntos	Latitud	Longitud
P1	01° 08' 00" N	79° 40' 00" W
P2	00° 55' 00" N	79° 40' 00" W
P3	00° 55' 00" N	79° 46' 00" W
P4	01° 08' 00" N	79° 46' 00" W

I.3 Definiciones

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

Abarloamiento: Maniobra que consiste en acoderar un buque al costado de otro que se encuentra fondeado para transferir carga

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.

Balao Radio: Instalación de comunicaciones marítimas ubicada en tierra en la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao. Esta estación opera en frecuencias de muy alta frecuencia (VHF) canal 68 y ondas de radio de media frecuencia, cruciales para

coordinar la navegación, el control del tráfico portuario, las emergencias y para proporcionar información varia. Es operada permanentemente por un Radio Operador.

Boya: Cuerpo flotante sujeto al fondo marino que se coloca como señal para indicar un sitio peligroso o un objeto sumergido, también se utiliza para amarrar los buques.

Buque petrolero: Todo aquél construido o adaptado para transportar, principalmente, hidrocarburos a granel en sus espacios de carga; este término comprende los buques de carga combinados y los buques tanques químicos, cuando estén transportando cargamento total o parcial de hidrocarburos a granel.

Buques abarloados: Un buque situado de costado casi en contacto con otro buque.

Bunkereo: Maniobra de entrega de combustible de un buque a otro para consumo de máquinas principales y auxiliares

Calado: Profundidad de la embarcación.

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.

Cercos flotantes: Equipos esenciales utilizados para prevenir la dispersión de hidrocarburos en caso de derrames durante la carga y descarga de buques o en operaciones de transferencia de petróleo. Son una medida clave de seguridad y prevención en la gestión de riesgos ambientales en terminales petroleras.

Certificados Estatutarios: Son los documentos nacionales e internacionales otorgados por la Autoridad Marítima, producto del resultado satisfactorio de un reconocimiento e inspección efectuada a una nave, y que se encuentran acorde a lo especificado por las normas nacionales e internacionales, en relación a la seguridad de la vida humana en el mar y de la navegación, protección marítima, y prevención de la contaminación de los espacios acuáticos proveniente de los buques, para ejercer la actividad marítima y fluvial y otras relacionadas con sus competencias.

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.

Contaminación: La presencia o introducción al ambiente de elementos nocivos a la vida, la flora o la fauna, o que degraden la calidad de la atmósfera, del agua, del suelo o de los bienes y recursos naturales en general, conforme lo establece la ley.

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, 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.

Eslora: La longitud más larga del buque, o sea la distancia desde la roda hasta el codaste, o su extrema longitud en la flotación.

ETA – Tiempo estimado de arribo (Estimated Time of Arrival): Hora estimada de arribo

Falsa Maniobra: Se refiere a una maniobra acordada entre el Práctico y el Capitán de un buque para simular una operación que no es real, declarándose formalmente para fines de control, registro o seguridad y reportándose a las autoridades en puerto.

Fondeadero o Zona de fondeo: Zonas previamente delimitadas dentro de la jurisdicción del terminal petrolero y destinadas exclusivamente para el estacionamiento y ancla en forma segura de un buque temporalmente.

Fondeo: Posicionamiento de un buque en aguas establecidas dentro de la jurisdicción del Terminal Petrolero para el anclaje temporal.

IACS– Asociación Internacional de Sociedades Clasificadoras (International Association of Classification Societies): Asociación Internacional de Sociedades Clasificadoras, es la organización internacional que agrupa a las principales sociedades de clasificación naval del mundo, responsable de desarrollar y armonizar reglas técnicas para el diseño, construcción y operación de buques y artefactos navales. Su labor se orienta a garantizar altos estándares de seguridad estructural, seguridad de la vida humana en el mar y prevención de la contaminación marina.

Inspector de Carga y Seguridad (ICS): Delegado de la SUINBA para ejercer actividades de control de documentación e in situ 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.

Libre Plática: La Libre Plática es una autorización marítima que se otorga a un buque para ingresar a un puerto y realizar operaciones como carga, descarga, y embarque/desembarque de pasajeros y tripulación, tras verificar las autoridades sanitarias y portuarias que las condiciones de salud y documentación a bordo son correctas.

LONSEA: Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos.

Manga: Anchura máxima de un buque, fuera de forro o miembros, dimensión que se encuentran en la cuaderna maestra.

Maniobra: Acciones y movimientos que se realizan para controlar y dirigir las operaciones marítimas dentro de la jurisdicción del Terminal Petrolero.

Matriz de asignación: Es una herramienta que utiliza la SUINBA para definir la asignación de remolcadores según su hp o bollard pull para cada buque que opere en los terminales petroleros dentro de su jurisdicción.

Memorial De Viaje: Un memorial de viaje en embarcación puede referirse a un documento formal (como una bitácora de navegación o manifiesto) que registra el viaje y la carga. En esencia, es un registro, homenaje o narración de una experiencia marítima, que puede ser oficial, conmemorativo o personal.

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

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.

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: Asesoramiento en maniobras y documentos náuticos durante la realización de las operaciones de acceso a puertos y/o terminales, atraque, desatraque, cambio de fondeadero o muelle, abarloamiento, desabarloadamiento, maniobras de giro y otras maniobras en donde sea necesario asesorar al capitán de la nave o artefacto naval, o lo que determine la Autoridad Portuaria Nacional en la jurisdicción de cada entidad portuaria.

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.

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

SIGMAP: Sistema Integral de Gestión Marítima y Portuaria.

Particularidades del buque: Son las especificaciones técnicas y datos fundamentales de la embarcación, en una sola página.

Terminales Petroleros: Son instalaciones portuarias propiedad de la empresa pública o privado que se encuentran instaladas y operan dentro de la jurisdicción de esta Superintendencia.

CAPITULO II

II. OPERACIONES MARÍTIMAS

II.1 Documentación

La Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao efectuará la verificación 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 Balao Radio para gestionar su logística relacionada al practicaaje, dicha notificación se la realizará cuando el buque se encuentre a 10 millas náuticas de la estación de práctico.

Por su parte, las Agencias Navieras ingresarán y actualizarán en el SIGMAP y en el sistema electrónico correspondiente de la SUINBA, el ETA de los buques petroleros agenciados, 72 horas antes de su arribo, antes de solicitar las maniobras de fondeo de arribo y recepción.

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 Fondeo de arribo y recepción

Para efectos de la maniobra de fondeo de arribo y recepción, la Agencia Naviera deberá solicitar a través del SIGMAP y en el sistema electrónico correspondiente de la SUINBA, la embarcación para el Practicaaje y traslado de las Autoridades.

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 Autoridad Marítima, la Autorización de Libre Operación (ALO), documento oficial que debe ser de conocimiento para la Superintendencia antes del arribo del buque, a través del SIGMAP y/o sistema electrónico correspondiente de la SUINBA. Será válido únicamente para la operación que fue solicitada, bajo las condiciones e indicaciones que constan en dicho documento.

Solo los buques petroleros que han recibido el ALO tendrán la autorización para continuar con los operativos de amarre, abarloadamiento, bunquereo y los autorizados por parte de la Autoridad Marítima en esta jurisdicción.

Salvo causas debidamente justificadas de eventos comprobables, el Superintendente autorizará la operación del buque, mientras el ALO se encuentre en trámite de obtención. Para proceder con esta solicitud, el Agente Naviero y/o el Operador del Terminal Petrolero serán los responsables de presentar los respectivos justificativos por escrito, del por qué no cuentan con el ALO correspondiente. Estas novedades serán puestas en conocimiento de la Autoridad Marítima.

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 la Autoridad Marítima.

II.1.4 Documentación exigida a los buques petroleros nacionales e internacionales de Tráfico Internacional y de Cabotaje para las operaciones en la jurisdicción del terminal petrolero de Balao

Una vez la Autoridad Marítima ha realizado el protocolo de Libre Plática del buque tanque que arribe a operar a las aguas jurisdiccionales de la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao SUINBA, el Agente Naviero que representa el buque en el Ecuador, es responsable de enviar al arribo los documentos detallados a continuación:

- AUTORIZACIÓN DE LIBRE OPERACIÓN (ALO)/TRÁMITE subido en el sistema de la SUINBA.
- Memorial De Viaje / Travel Memorandum.
- Particularidades del buque (Ship's particulars.)
- Certificado Internacional de Arqueo (International Tonnage Certificate.)
- Certificado Internacional de Línea de Carga Original o Remedido. (International Load Line Certificate).
- Certificado de Tiras de Amarre o Crujía del B/T a su arribo.
- Copia de la fecha de la última Prueba/Inspección de carga efectuada a la Pluma/Grúa de carga.

- Copia del Certificado Internacional de Gestión de Agua de Lastre. Res. MEPC 300 (72) Copia del Libro de Registro de Agua De Lastre (Bitácora). Res. MEPC 369 (80) Res. MEPC.383(81)

Una vez recibidos los documentos mencionados, el Inspector de Carga y Seguridad completará “la Lista de Chequeo de documentos al arribo”, Manual de Procedimientos de la SUINBA (Anexo C), tanto para buques de tráfico Internacional como de Cabotaje.

Los certificados OMI también son 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, ocasionará la suspensión o postergación del operativo a cumplirse en el Terminal Petrolero.

II.1.5 Arribo de un buque petrolero, nacional e internacional de Tráfico Internacional y de Cabotaje, por primera vez al Terminal para su registro en el sistema electrónico de la SUINBA

Cuando un buque de otra bandera arribe por primera vez al Terminal Petrolero, deberá presentar los siguientes documentos vigentes:

- Certificado Internacional de Líneas de Carga (LL) Original o Remedido
- Certificado Internacional de Arqueo (International Tonnage Certificate)
- Certificado Internacional de Protección del Buque (Código ISPS).
- Certificado de grúa.
- Memorial de viaje.
- Particularidades del buque. (Ship’s particulars).
- Certificado de Tiras de Amarre o Crujía del B/T a su Arribo.
- Copia de la fecha de la última Prueba/Inspección de carga. efectuada a la Pluma/Grúa de carga.
- Copia del Certificado Internacional de Gestión de Agua de Lastre. Res. MEPC 300 (72) Copia del Libro de Registro de Agua De Lastre (Bitácora). Res. MEPC 369 (80) Res. MEPC.383(81).

II.1.6 Notificación de zarpe

Todos los buques de tráfico nacional e internacional, reportarán su zarpe a Balao Radio por el canal 68 de trabajo, el cual será registrado en el SIGMAP o sistema electrónico correspondiente de la SUINBA por parte del Práctico.

II.1.7 Verificación de documentos del buque y de la carga posterior a su despacho por parte de la Autoridad Marítima.

Para el despacho, el Agente Naviero deberá llevar a bordo del buque tanque que va a zarpar dos (2) juegos de documentos, puesto que uno de ellos se quedará a su regreso a puerto con los Inspectores de Carga y Seguridad:

- Memorial de viaje (travel memorandum).
- Certificado de zarpe emitido por la Capitanía de Puerto de Esmeraldas.
- Conocimiento de embarque (Bill of Lading).
- Medida de reporte (Ullage Report).
- Reporte de tiempos (Harbor Report).

Para constancia de la recepción de estos documentos se firmará el “LISTA DE CHEQUEO DE DOCUMENTOS Y CERTIFICADOS AL ARRIBO” (ANEXO C), por parte del Inspector de Carga y Seguridad y el Agente Naviero.

Estos documentos son un sustento válido de que el buque no tiene ningún documento pendiente previo a su despacho y zarpe.

La documentación recibida y verificada será gestionada por Estadísticas de la Intendencia de Operaciones Marítimas de la SUINBA para su correspondiente trámite de facturación y puesta en conocimiento de la Capitanía de Puerto de Esmeraldas en caso de existir novedades.

II.1.8 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 de la nave.
- Certificado de Arqueo vigente.
- Certificado de Inspección de Seguridad vigente.
- Certificados Internacionales vigentes.
- Libro Bitácora.
- Los documentos señalados para la recepción y zarpe.

II.1.9 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, SUINBA debe observar lo establecido en el Manual de Control de Combustible:

- 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.1.10 Agencias Navieras

Las Agencias Navieras deberán presentar anualmente, las copias certificadas 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.

Las Agencias Navieras serán responsables ante la SUINBA, del pago de las facturas que origine la prestación de servicios por parte de esta a los buques que representan.

II.1.11 Documentación para embarcaciones privadas que presten servicios portuarios

Toda embarcación privada que preste servicios portuarios en la SUINBA en las maniobras de apoyo logístico a los buques petroleros deberá ser registrada anualmente por los respectivos Armadores/Operadores Portuarios en la Superintendencia, previa presentación de los siguientes requisitos:

- Matrícula de nave.
- Certificado de Gestión de Seguridad, para embarcaciones iguales o superiores a 500 TRB.
- Permiso de Tráfico Marítimo.
- Certificado Internacional de Protección del Buque, para embarcaciones iguales o superiores a 500 TRB.
- Póliza de Seguro
- Certificado de Dotación Mínima de Seguridad.
- Nómina de la dotación con la respectiva matrícula.
- Certificado de Seguridad y Prevención a la Contaminación. otorgado por la Autoridad Marítima correspondiente.
- Características y datos técnicos de la embarcación.
- Documentación de internación temporal (si es del caso).

Las embarcaciones que, por primera vez van a efectuar la prestación de servicios, una vez obtenida la Matrícula de Operador Portuario de la SPTMF, deberán pasar la “Inspección de Medidas de Seguridad” a cargo de los Inspectores de la Intendencia de Control de Contaminación e Inspección de la SUINBA.

Para el caso de los remolcadores que deseen prestar por primera vez sus servicios a la SUINBA, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- Matrícula de nave.
- Certificado de Bollard Pull, emitido con posterioridad a la solicitud por primera vez.
- Permiso de Tráfico Marítimo.
- Póliza de Fiel cumplimiento (5.000 USD) y Póliza de Responsabilidad Civil (100.000 USD)
- Certificado de Dotación Mínima de Seguridad.
- Nómina de la dotación con la respectiva matrícula.
- Certificado de Seguridad y Prevención a la Contaminación. otorgado por la Autoridad Marítima correspondiente.
- Características y datos técnicos de la embarcación.
- Documentación de internación temporal (si es del caso).
- Informe técnico previo emitido por la Intendencia de Operaciones de la SUINBA, donde indique la necesidad institucional de contar con un remolcador para la prestación del servicio.
- El remolcador no podrá tener más de 15 años de construcción y tener al menos doble propulsión.

Sobre los requisitos determinados en este apartado para el ingreso de remolcadores nuevos a la SUINBA, estos no aplican a los remolcadores que se encuentren ya operando en esta jurisdicción.

La SUINBA, a través de la unidad correspondiente, 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.1.12 Solicitud de Servicios

Las solicitudes de servicios por parte de las Agencias Navieras, serán realizadas a través del SIGMAP y sistema electrónico correspondiente de la SUINBA.

Las solicitudes para las maniobras de operaciones de los buques serán analizadas por la Intendencia de Operaciones Marítimas, quién coordinará los operativos fijando fecha y hora del inicio de los mismos, organizando las maniobras programadas de los Terminales Petroleros en esta jurisdicción, respectivamente, de acuerdo a los siguientes criterios:

- Solicitud de embarcaciones para fondeo de arribo, recepción se efectuarán, mínimo con 2 horas de anticipación; despacho y zarpe con 1 hora de anticipación.
- Solicitud de embarcaciones para Maniobras de amarre y abarloamiento, así como de conexión de mangueras, se confirmarán además a Balao Radio, mínimo con 4 horas de anticipación.

- Solicitud de embarcaciones para Maniobras de desamarre y desabarloadamiento, así como de desconexión de mangueras se confirmarán además a Balao Radio, mínimo con 2 horas de anticipación.

La información requerida en las distintas solicitudes de maniobras serán las establecidas en el sistema SIGMAP y sistema electrónico correspondiente de la SUINBA.

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

- Nombre del buque (amarre) o buques (abarloadamiento)
- Hora de inicio de la maniobra
- Sitio de amarre y/o abarloadamiento
- Nombre del Capitán de Amarre y Control de Carga
- Nombre del buque que recibe o entrega el producto.
- Tiempo estimado de carga, descarga para todos los operativos.

Todas las solicitudes serán autorizadas por la Intendencia de Operaciones y supervisadas por el Superintendente. Podrán ser validadas y confirmadas con la Estación de Balao Radio, si es que el Intendente lo considera necesario.

Las solicitudes autorizadas en todas las maniobras u operativos podrán ser supervisados y modificados únicamente por el Superintendente de acuerdo a la matriz de asignación (Anexo A).

Las maniobras especiales establecidas en la Normativa Tarifaria del Terminal Petrolero de Balao, requeridas por los Terminales Petroleros en esta jurisdicción, serán solicitadas por escrito al Superintendente de SUINBA con un mínimo de 4 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 Intendente de Operaciones Marítimas 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 supervisados y modificados por el Superintendente de acuerdo a las matrices de seguridad y la matriz de asignación de maniobras.

II.2.3 Practicaje

Asesoramiento en maniobras y documentos náuticos durante la realización de las operaciones de acceso a puertos y/o terminales, atraque, desatraque, cambio de fondeadero o muelle, abarloamiento, desabarloadamiento, maniobras de giro y otras maniobras en donde sea necesario asesorar al capitán de la nave o artefacto naval, o lo que determine la Autoridad Portuaria Nacional en la jurisdicción de cada entidad portuaria.

El practicaje se brindará a través de una o varias Operadoras Portuarias de Buque (OPB), debidamente calificadas y autorizadas con matrícula emitida por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, las mismas que estarán sujetos a supervisión y control de la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao.

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, esta le deberá proveer un Capitán Práctico de forma obligatoria, conforme a lo dispuesto en las Regulaciones Específicas del Terminal.

II.2.3.2 Capitanes de Amarre y Control de Carga

Deberá estar presente obligatoriamente durante las operaciones de conexión y desconexión de mangueras y transferencia de hidrocarburos asistiendo al Práctico para la correcta posición de la nave, en las siguientes maniobras que intervengan naves de tráfico internacional o de cabotaje: amarre o desamarre de boyas, maniobras de abarloamiento y bunkereo.

Asumirá el control de los remolcadores a la orden, una vez que el Práctico se desembarque. El Capitán de Amarre y Control de Carga acatará lo establecido en la normativa legal vigente para el servicio del mismo en los terminales petroleros de la República.

Los Capitanes de Amarre y Control de Carga brindarán sus servicios a través de una Operadora Portuaria de Servicios Conexos debidamente calificada por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial cumpliendo con los parámetros establecidos en normativa vigente.

II.2.3.3 Situaciones de emergencia

En caso de movimientos por situaciones de emergencia y previa autorización de la Autoridad Marítima, se exceptuará la obligatoriedad de llevar Práctico cuando el buque petrolero tenga que efectuar movimientos en situaciones de emergencia, debiendo informar inmediatamente al Intendente de Operaciones Marítimas, 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 se reportará a la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial la novedad presentada, así como a la Capitanía del Puerto para que proceda en el ámbito de su competencia, de acuerdo a la base legal que les corresponda.

II.2.3.5 Prestación de Servicios

El servicio de practica 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 de los terminales petroleros dentro de la jurisdicción de la SUINBA y de abarloamiento se realizarán en horario diurno y si las condiciones océano-atmosféricas y de seguridad del terminal lo permiten.

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/desabarloamiento

Las maniobras de desamarre en los terminales petroleros dentro de la jurisdicción de la SUINBA y desabarloamiento, se realizarán con horario diurno y nocturno. Para lo cual, la Agencia Naviera, solicitará al Intendente de Operaciones Marítimas a través del sistema electrónico correspondiente de la SUINBA, el servicio de practica.

El Práctico iniciará el desamarre o desabarloamiento, 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, abarloomientos y desabarloomientos, 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 TME, Monoboyas “X” y “Y”

Nominativo	Coordenadas Geográfica	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

Nominativo	Coordenadas Geográficas
1	Lat. 01°02'00" N Long. 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 107.000 TM

II.4.2 OCP

Para realizar maniobras de carga:

- **Monoboya “C”**
Peso muerto (DWT), mínimo de 50.000 DWT TM y no superior a 150.000 TM
- **Monoboya “P”**
Peso muerto (DWT), mínimo de 50.000 DWT TM y no superior a 325.000 DWT TM

II.4.3 TME

Para realizar maniobras de amarre y desamarre:

a. Para buques de las siguientes características:

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

Manga (C), Máxima 32.5 m.

Calado (D), Máximo 12 m.

Peso muerto (DWT), máximo 45.000 DWT TM – mínimo 15.000 TM

b. Para buques de las siguientes características:

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

Calado (D), Máximo 12 m.

Peso muerto (DWT), máximo 15.000 DWT TM – mínimo 5.000 DWT TM.

En caso de que el buque petrolero no exceda los requisitos establecidos anteriormente de la Eslora Total (LOA), la Manga (C), pero su peso muerto (DWT) sea superior a 45.000 TM, se permitirá la operación del buque, siempre y cuando presente un Certificado Internacional de Línea de Carga de remediación vigente, emitido por la Autoridad Marítima, para un peso muerto (DWT) no superior a 45.000 TM y una carta de responsabilidad emitida por el armador, asumiendo toda responsabilidad en el caso de producirse un incidente de contaminación.

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 TME

Para buque tipo a.

Buques con peso muerto (DWT) de 15.001 — 30.000: 16 tiras de amarre de fibra de Polietileno de alto peso molecular (HMPE), Polipropileno o similar, de

220 metros de longitud, con una resistencia a la rotura (Breaking Strength., BS) de **47.0 – 55.0 Toneladas y de 24 a 26 mm de diámetro**, aseguradas en los respectivos tambores o en bitas y 2 tiras de respeto para reemplazo en caso de rotura. Total 18 tiras de amarre.

Buques con peso muerto (DWT) de 30.001 — 45.000: 16 tiras de amarre de fibra de Polietileno de alto peso molecular (HMPE), Polipropileno o similar, de 220 metros de longitud, con una resistencia a la rotura (Breaking Strength., BS) de **64.0 - 73.0 Toneladas y de 28 mm a 30.0 de diámetro**, aseguradas en los respectivos tambores o en bitas y 2 tiras de respeto para reemplazo en caso de rotura. Total 18 tiras de amarre.

Para buque tipo b.

El tipo y la cantidad de tiras que se utilizarán para el amarre de los Buques en el TME será de acuerdo a los siguientes Tonelajes de Peso Muerto (DWT):

Buques peso muerto (DWT) de 5.000 — 15.000: 16 tiras de amarre de fibra de Polietileno de alto peso molecular (HMPE), Polipropileno o similar de 220 metros de longitud, con una resistencia a la rotura (Breaking Strength., BS) de **27.0 - 32.0 Toneladas y de 18.0 a 20.0 mm de diámetro**, aseguradas en los respectivos tambores o en bitas y 2 tiras de respeto para reemplazo en caso de rotura. Total 18 tiras de amarre.

En caso de fuerte oleaje y vientos del Norte sobre los 20 nudos, la Superintendencia de Balao dispondrá la utilización 5 tiras en cada una de las Boyas ALFA y BRAVO y para las Boyas CHARLIE y DELTA, 4 tiras en cada una

La Intendencia de Control de Contaminación e Inspección de la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao, a través de los Inspectores de Control de Carga y Seguridad serán los encargados de inspeccionar las tiras de amarre que van a utilizar en el TME.

La inspección de las Tiras de amarre se la realizará durante horario diurno (de 06:00 a 18:00), las Agencias Navieras solicitarán la inspección de las mismas con un mínimo de 4 horas de anticipación, previo a la recepción y Libre Plática del Buque, por ningún concepto se realizarán inspecciones nocturnas.

Cuando el buque no disponga de tiras de amarre de las características señaladas anteriormente, la Agencia Naviera representante del buque, proporcionará las tiras de amarre en buen estado de operación, con los respectivos Certificado de Resistencia a la Rotura (BS)

Cuando el buque no disponga en su totalidad las tiras de amarre que cumplan con las características señaladas, la Agencia Naviera representante del buque, proporcionará las tiras restantes hasta completar la cantidad requerida, las mismas

que deben estar en buen estado de operación, con los respectivos Certificados de Resistencia a la Rotura (BS).

En casos excepcionales y previo la autorización del Intendente de Control de Contaminación e Inspección, la inspección de las tiras de amarre podrá efectuársela, posterior a la Recepción y Libre Plática del Buque.

Los Capitanes de Amarre y Control de Carga del TME de EP PETROECUADOR, antes de iniciar la maniobra de amarre, verificarán que se cumpla lo establecido de acuerdo al peso muerto de los buques conforme lo detallado en los párrafos anteriores y cualquier novedad deberá ser notificada de forma inmediata a la SUINBA (Intendencia de Control de Contaminación e Inspección), para tomar las medidas correctivas que correspondan.

Para garantizar la seguridad de la maniobra de amarre y el operativo de carga/descarga en su conjunto, los Certificados de las pruebas de Resistencia a la rotura (Breaking Strength., BS) de las tiras de amarre, deben de actualizarse cada 5 años, tomando como referencia la fecha de fabricación.

II.5.2 MONOBOYAS DEL SOTE Y OCP

II.5.2.1 SOTE

Monoboyas "Y" y "X", Buques de Peso muerto (DWT) de 60.000 hasta 107.000: 2 tiras de amarre flotantes, de fibra de Polietileno de arto peso molecular (HMPE). Polypropireno, Nyron, Polyester, Polysteel, mezclas de ellas o similar, de 220 metros de longitud, para remolque en crujía, con una resistencia a la rotura (BS) de 70 - 90 TON Toneladas, aseguradas en los respectivos tambores o en bitas.

II.5.2.2 OCP

Monoboya "C", Buques de Peso muerto (DWT) de 115.000 - 150.000: 2 tiras de amarre flotantes, de fibra de Polietileno de alto peso molecular (HMPE), Polypropileno, Nylon, Polyester, Polysteel, mezclas de ellas o similar de 220 metros de longitud, para crujía, con una resistencia a la rotura (BS) de 90 - 110 Toneladas, aseguradas en Los respectivos tambores o en bitas.

Monoboya "P", Buques de Peso muerto (DWT) de 160.000 - 325.000: 2 tiras de amarre flotantes, de fibra de Polietileno de alto peso molecular (HMPE), Polypropileno, Nylon, Polyester, Polysteel, mezclas de ellas o similar, de 220 metros de longitud, para remolque en crujía, con una resistencia a la rotura (BS) de 110 -140 Toneladas, aseguradas en los respectivos tambores o en bitas.

La Agencia Naviera, con la debida anticipación y previo al arribo del buque informará al Capitán de la nave las características de las tiras de amarre descritas

en este apartado, además deberá solicitar que las mencionadas tiras deben estar listas y extendidas (no adujadas) en la cubierta de popa para que el Inspector de la Intendencia de Control de Contaminación pueda realizar la inspección física de las mismas.

La Intendencia de Control de Contaminación e Inspección de la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao, a través de los Inspectores de Control de Carga y Seguridad serán los encargados de inspeccionar las tiras de amarre que van a ser utilizadas en las monoboyas.

Los Capitanes de Amarre y Control de Carga de los Terminales de carga tanto de Ep PETROECUADOR como del OCP, previo al amarre del buque, verificarán también las condiciones y resistencia a la rotura de las tiras de amarre, que van a utilizar en las Monoboyas de acuerdo a los Certificados de las mismas.

Cuando el buque no disponga de tiras de amarre de las características señaladas anteriormente, la Agencia Naviera representante del buque, proporcionará las tiras de amarre en buen estado de operación, con los respectivos Certificados de Resistencia a la Rotura, las mismas que deberán ser inspeccionadas por el inspector de turno de la Intendencia de Control de Contaminación e Inspección, en horario diurno (06:00 a 18:00), antes de ser enviadas al buque.

Para garantizar la seguridad de la operación de remolque en crujía, la Certificación de las pruebas de Resistencia a la rotura (Breaking Strength., BS) de las tiras de amarre, debe de actualizarse cada 3 años.

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

Todo movimiento dentro de su jurisdicción, deberá ser autorizado por el Intendente de Operaciones Marítimas y supervisados por el Superintendente.

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 del buque.

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, aun 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 y/o el Operador Portuario, según corresponda. El incidente será informado a la Autoridad Marítima y Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. Una vez determinada legalmente la responsabilidad y el monto de los daños y perjuicios ocasionados por de la Autoridad Marítima, 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 Autoridad Marítima en coordinación con 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 siniestros que ameriten el arriado de botes salvavidas, el Intendente de Operaciones Marítimas dará su Autorización.

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 de la Autoridad Marítima y los procedimientos establecidos para el efecto, debiendo informar también a la SUINBA, quien posteriormente correrá traslado a la SPTMF.

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 SUINBA podrá realizar maniobras, sin la autorización de la Superintendencia.

II.7.2 Autorización para la Movilización de las Naves

La SUINBA 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 Intendente de Operaciones Marítimas y supervisión del Superintendente; 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 SUINBA; en caso de no disponer de estas embarcaciones o que las mismas se encuentren imposibilitadas por cualquier motivo, será proporcionado a través de un Operador Portuario debidamente habilitado por la SPTMF, quien deberá contar con el permiso de operación suscrito con la Superintendencia, bajo control y supervisión de la SUINBA.

El Intendente de Operaciones Marítimas de la SUINBA asignará el tipo y la cantidad de remolcadores que participarán en la maniobra de apoyo a la nave que opere en los Terminales Petroleros en esta jurisdicción, considerando como prioridad los remolcadores de la SUINBA, aplicando la matriz de seguridad; en caso de no estar operativo, podrá designar a remolcadores que cumplan las debidas características según el tipo de maniobra, de un listado de remolcadores de Operadores Portuarios disponibles, respetando la matriz de seguridad y orden establecido. Los remolcadores serán clasificados según su capacidad de potencia de sus máquinas medida en Hp o por su capacidad de fuerza de potencia de Bollard Pull, medida en toneladas.

La presente disposición se aplica a todos los remolcadores que efectúen maniobras de asistencia en la jurisdicción de la SUINBA; y tiene por objeto disponer el uso de remolcadores, y establecer criterios de seguridad obligatorios para todas las maniobras.

Los remolcadores privados que presten el servicio de asistencia deberán contar con el respectivo certificado de Bollard Pull y su clasificación, en cumplimiento de la normativa legal vigente.

Asimismo, los remolcadores deberán someterse a las pruebas de Bollard Pull cada tres (3) años, o cuando la Autoridad competente lo considere necesario.

Para la verificación de las pruebas de Bollard Pull, se deberá conformar una comisión técnica integrada por representantes de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao, el Armador, la Operadora Portuaria de Servicios Conexos (OPSC) debidamente autorizada, así como por los demás participantes que cuenten con autorización previa del Armador y de la Autoridad Portuaria.

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 Intendente de Operaciones Marítimas, con supervisión del Superintendente, 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 en los Terminales petroleros de esta jurisdicción, en operativos de carga/descarga, deberán mantener un "remolcador a la orden", por seguridad, en apoyo al operativo para intervenir oportunamente en cualquier incidente, 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 TME el remolcador se asegurará en la posición designada por el CACC. El remolcador a la orden dará una ronda de seguridad cada 6 horas, mientras esté en custodia.

La facturación del servicio se realizará en función de lo reportado por el patrón del remolcador a Radio BALAO, que a su vez es registrado en sistema electrónico correspondiente de la SUINBA y contrastado por Radio BALAO y Operaciones.

Si el patrón del remolcador a la orden o en maniobra actúa con negligencia o desobediencia ante las órdenes del Práctico o CACC, durante la ejecución de la

maniobra o del operativo respectivamente, el patrón y la empresa serán el responsable por los daños y perjuicios causados, esto será puesto en conocimiento de la Autoridad Marítimo para establecer la responsabilidad.

II.7.5.1 Parámetros para asignar remolcadores privados en la SUINBA

Se asignarán por parte del Intendente de Operaciones Marítimas y supervisión del Superintendente, los remolcadores privados en la SUINBA de acuerdo a la Matriz de Seguridad (Anexo A), de acuerdo a los siguientes escenarios:

- Monoboyas de OCP (CHARLIE – PAPA)

De acuerdo a la necesidad operativa del Terminal Marítimo del OCP podrán ingresar buques de mayor o igual a 50.000 DWT, se utilizarán los remolcadores conforme al Anexo A.

- Monoboyas del SOTE (XRAY) en custodias (Anexo A).
- Monoboyas del SOTE (XRAY-YANKEE) en las custodias (Anexo A).

Los Remolcadores que participen en las maniobras principales con el buque, es decir, los remolcadores que mantengan contacto directo y permanente con el buque, en las Monoboyas SOTE (X/Y) y OCP (C/P) deben contar con el certificado de clase por parte de una Sociedad Clasificadora IACS.

- TME (Anexo A).

II.7.5.2 Número mínimo de remolcadores para la maniobra de amarre en los terminales.

EN EL TME:

PARA EMPUJE

Acorde a la Matriz de Seguridad (Anexo A)

EN EL SOTE:

PARA EMPUJE MONOBOYA YANKEE – ESCENARIO 1

Acorde a la Matriz de Seguridad (Anexo A)

PARA EMPUJE MONOBOYA YANKEE – ESCENARIO 2

Acorde a la Matriz de Seguridad (Anexo A)

PARA EMPUJE MONOBOYA X RAY - ESCENARIO 1

Acorde a la Matriz de Seguridad (Anexo A)

PARA EMPUJE MONOBOYA X RAY - ESCENARIO 2

Acorde a la Matriz de Seguridad (Anexo A)

EN EL OCP:

PARA EMPUJE MONOBOYA CHARLIE

Acorde a la Matriz de Seguridad (Anexo A)

PARA EMPUJE MONOBOYA PAPA – ESCENARIO 1

Acorde a la Matriz de Seguridad (Anexo A)

PARA EMPUJE MONOBOYA PAPA – ESCENARIO 2

Acorde a la Matriz de Seguridad (Anexo A)

II.7.5.3 Asignación de remolcadores

Procedimiento de asignación de remolcadores para custodia y apoyo en las distintas maniobras en el Terminal Petrolero de Balao.

TME-SOTE-OCP

El Intendente de Operaciones Marítimas llevará un archivo de uso exclusivo de la SUINBA, Anexo B, donde procederá a llevar periódicamente la asignación del remolcador que será secuencial y disponibilidad de remolcador en la jurisdicción, mismo que se quedará en custodia durante la maniobra. La asignación de la maniobra de cada remolcador estará sujeto a la matriz de seguridad (Anexo A) y contará siempre con la supervisión y aprobación del Superintendente.

Esta asignación se hará a través de un método de rotación y equidad, que será debidamente registrada en una matriz de asignación de remolcadores en la SUINBA (Anexo B), respetando un orden de acuerdo al número de remolcadores disponibles en esta jurisdicción. Se asignarán los remolcadores que estén debidamente autorizados por la Autoridad Marítima, SPTMF y SUINBA, según

su HP y Bollard Pull, de acuerdo a lo establecido en la Matriz de Seguridad (Anexo A).

El orden de las asignaciones será secuencial, a través de un método de rotación y equidad; respetando su participación en las diferentes maniobras que se ejecuten en la jurisdicción de la SUINBA y evidenciándose, en la matriz de asignación publicada en la página web de la SUINBA y de libre acceso para la comunidad portuaria y ciudadanía.

En las maniobras de apoyo, se asignará dependiendo la disponibilidad del remolcador en este terminal petrolero y de acuerdo a lo establecido en la Matriz de Seguridad (Anexo A).

La matriz de asignación (Anexo B) será subida al sistema electrónico de la SUINBA, y deberá ser publicado en la página web de la institución con firma de responsabilidad del Intendente de Operaciones Marítimas y el Superintendente.

Solo por necesidad operativa, y debidamente justificado por el Intendente de Operaciones Marítimas y con supervisión del Superintendente, se podrán asignar remolcadores que no cumplan los parámetros de la Matriz de Seguridad, cuando los mismos se encuentren en otras maniobras y respetando el principio de seguridad que no afecte la maniobra al buque.

II.7.5.4 Uso de remolcadores privados en condiciones adversas en la jurisdicción de la SUINBA

Se autorizará el uso de estos remolcadores, únicamente:

- Por necesidad operativa, cuando los remolcadores con Certificación IAC's se encuentren en maniobras, y no tengamos remolcadores para la custodia y no exista disponibilidad de estos, podrán entrar a maniobra remolcadores sin esta Certificación, de acuerdo Matriz de Seguridad (Anexo A).
- En condiciones meteorológicas adversas.
- En circunstancias debidamente justificadas que así lo ameriten.
- Por emergencia.

Serán solicitados solamente por el Intendente de Operaciones de la SUINBA con la supervisión del Superintendente, a través del sistema electrónico de la SUINBA.

II.7.6 Uso de Lanchas

La SUINBA prestará el servicio de lanchas para apoyo de las maniobras de fondeo, amarre, desamarre, abarloamiento, desabarloadamiento y maniobras especiales tales

como recepción, despacho, transporte para autoridades y funcionarios estatales, traslado de cercos flotantes, custodia de buques en modo STAND BY y en caso de ser necesario, el despliegue de cercos flotantes a la orden del buque, y otras que se presentaren.

En caso de no disponer de estas embarcaciones propias, será proporcionado de forma indirecta a través de Operadores Portuarios de Servicios Conexos, debidamente habilitados por la SPTMF, y que cuenten con el respectivo permiso de operación con la Superintendencia.

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.

Los requisitos, especificaciones técnicas y equipamiento mínimo que deben cumplir las lanchas dedicadas al transporte de prácticos, deberán cumplir con lo dispuesto por la Autoridad Marítima, en su normativa legal vigente.

II.7.7 Falsa maniobra

La Falsa maniobra será declarada en el área de maniobra, de común acuerdo entre el Práctico y el Capitán del buque. Hecho lo cual se deberá comunicar al Intendente de Operaciones o al Superintendente, especificando las causas que motivaron dicha decisión, debiendo registrarse en el sistema electrónico correspondiente de la SUINBA y en la bitácora de abordaje, e informar a Balao Radio.

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

- Condiciones adversas del clima 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 para confirmar la causa acontecida.

Las condiciones adversas para declarar FALSA MANIOBRA, 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 TME

- 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 superadas las causas que originaron la FALSA MANIOBRA, 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), y demás disposiciones o regulaciones dadas por la Autoridad Marítima Nacional, se cumplirá lo establecido en los siguientes numerales.

III.2 Prohibición de maniobras

En la jurisdicción de la 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. Queda prohibida la ejecución de trabajos si el buque no se encuentra en los fondeaderos.

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 del Terminal Petrolero de Balao, OCP, SOTE y TME.

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 Radio Balao al Intendente de Operaciones Marítimas.

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.

Las embarcaciones que se encuentren en la jurisdicción de la SUINBA deberán mantener encendido el sistema de transpondedores que permite a las embarcaciones transmitir y recibir información como su posición, identidad, rumbo y velocidad, Sistema de Identificación Automática (de sus siglas en inglés, (Automatic Identification System – AIS), en todo momento.

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 “Foro Marino Internacional de Compañías Petroleras, OCIMF – **Recomendaciones para el Equipo Empleado en el Amarre de Buques en Sistemas de Amarre de un Solo Punto** (Recommendations for Equipment Employed in the Mooring of Ships at Single Point Moorings”).

- **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 la Intendencia de Control de Contaminación de la 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, debidamente calibrados en los periodos que recomiende el fabricante.
- 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.

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 en el Convenio SOLAS Capítulo V, Regla 23, el cual refiere a los Arreglos de Transferencia de Prácticos (Pilot Transfer Arrangements), exigiendo que los buques tengan escaleras de práctico (pilot ladders) y otros equipos (como escaleras de banda de costado y plataformas) para permitir que los prácticos embarquen y desembarquen de forma segura en cualquier condición, especificando requisitos de construcción, materiales y altura máxima, además de garantizar la seguridad del acceso, incluyendo la planificación de la ruta segura y el uso de marcas de tránsito, según los estándares de la OMI.

III.4.2 Previas a la maniobra de amarre

- El Inspector de Carga y Seguridad de la Intendencia de Control de Contaminación de la 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 TME.
- Para el empleo de los winches y cabrestantes de proa en los operativos de amarre a las monoboyas del SOTE, OCP y del TME, 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 84 - 87
SOTE	Canales 17 - 77
TME	Canales 69
BALAO RADIO	Canales 68
CAPITANIA DE PUERTO	Canales 16

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 y supervisión del Inspector de Carga y Seguridad, de acuerdo a la normativa legal vigente.
- 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 Petrolero 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 de la SUINBA, 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) y por la Autoridad Marítima.

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 SUINBA, Terminales Marítimos (OCP y Petroecuador), 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.7 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.8 Infracción de las Regulaciones de Seguridad

El incumplimiento de cualquiera de las presentes regulaciones, será puesto en conocimiento de la Autoridad Marítima, quien seguirá el debido proceso para establecer las responsabilidades, de acuerdo a lo dispuesto en la LONSEA.

III.9 Lista de Chequeo de Seguridad Buque-Tierra

Se utilizará la lista de chequeo de seguridad de los formatos establecidos en el ISGOTT, esta se la pasará en forma conjunta por Inspector de la Intendencia de Control de Contaminación de la SUINBA y el Oficial designado del buque, previo a la conexión de las mangueras.

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).

III.10 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 en la jurisdicción de la SUINBA, deberá estar inscrito en la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial - SPTMF o en la Capitanía del Puerto según la especialidad y nominación del personal, haber obtenido la respectiva matrícula (carné marítimo), y la autorización de la Superintendencia.
- La Agencia Naviera solicitará a la Superintendencia a través de la Intendencia de Protección Marítima 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 portuaria de la Superintendencia y sujeta a las leyes y reglamentos vigentes.

III.11 Reportes del Capitán del buque

- Los capitanes de los buques están obligados durante su permanencia en el Terminal a reportar a la SUINBA, 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.

III.12 Reporte de Novedades

De existir alguna novedad como aproximaciones de embarcaciones menores no autorizadas a las instalaciones; una posible o real contaminación por hidrocarburos; las seguridades físicas del buque, instalaciones o maniobra de carga/ descarga proclives a ocasionar un incidente, personal que se encuentre en el área de operaciones, Inspectores, Operadores Portuarios de Buque (OPB), Operadores Portuarios de Servicios Conexos (OPSC) y demás personal que labore directa e indirectamente para esta Superintendencia, notificará la novedad obligatoriamente a la Capitanía de Puerto de Esmeraldas y a la Estación de Radio Balao por el canal 68 VHF, para que se canalice la información a las personas responsables de la seguridad de la SUINBA, esto es Intendente de Operaciones Marítimas, Protección y Control de Contaminación, quienes a su vez notificarán la novedad al Sr. Superintendente.

Los Inspectores de Carga y Seguridad, Supervisores de Instalaciones Portuarias y personal operativo en general laboran en turnos que cubren las 24 horas del día y, en horario laboral, de lunes a viernes, el personal administrativo de Intendente de Control de Contaminación, Intendente de Operaciones Marítimas, Intendente de Protección Marítima y el personal de cada área están prestos a brindar soporte.

CAPITULO IV

IV. DE LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

IV.1 Generalidades

Toda persona, buque petrolero o embarcación que ingrese a la SUINBA, deberá cumplir con lo dispuesto en el Código Internacional para Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

Por disponer la SUINBA 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 SUINBA, 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 llevarán 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 SUINBA 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 guardías 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 la 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 SUINBA.
- 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 a la Agencia Naviera.

CAPITULO V

DE LA PREVENCIÓN, Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN

V.1 Generalidades

La SUINBA aplicará en su jurisdicción, los preceptos contenidos en el marco legal nacional e internacional vigente, relacionado con la prevención, seguridad y control de contaminación, conforme a sus competencias.

Toda nave que se encuentre en la SUINBA, deberá cumplir las regulaciones establecidas en las disposiciones legales y reglamentarias relacionadas con la 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.

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.

Toda nave que se encuentre en la jurisdicción de la SUINBA, deberá cumplir las regulaciones establecidas en la Guía Internacional de Seguridad para Buques y Terminales (ISGOTT), Guía de transferencia de hidrocarburos buque a buque (STS).

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 la determinación de responsabilidad por parte de la Autoridad Marítima Nacional en coordinación con esta Superintendencia y de acuerdo al Tarifario por Servicios Prestados en el Control de Contaminación.

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 por la Autoridad Marítima, que cumpla las disposiciones del Protocolo del Convenio sobre Responsabilidad Civil, CLC 1992.

V.2 De la Prevención

Se prohíbe derramar al mar, hidrocarburos o sustancias nocivas y perjudiciales, aguas residuales, agua de lastre y basura que se transporten como carga, que se lleven en los tanques de consumo o que formen parte de la operación de los sistemas de las embarcaciones, conforme a la normativa nacional e internacional aplicable.

Las naves y artefactos navales que operan en los espacios acuáticos nacionales y sus armadores que las utilicen, estarán sujetas a la normativa marítima nacional e internacional, cuyo cumplimiento se verificará mediante inspecciones.

Con la finalidad de prevenir la contaminación en operativos de carga/descarga de hidrocarburos, se puntualizan las siguientes acciones que son de carácter obligatorio:

Para prevención de la contaminación, de posibles derrames de hidrocarburos, se dispondrá por parte de la SUINBA, 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 movilizará por parte de la Superintendencia, personal técnico, operadores de equipos, equipos y materiales cuyo costo será reconocido por el Operador del buque, en base al tarifario debidamente autorizado por parte de la Autoridad Portuaria Nacional, condición conocida como “STAND BY” (sin uso real de equipos); en caso de bunkereo el costo lo asumirá el buque que entrega combustible.

Con la finalidad de prevenir la contaminación en operativos de carga/descarga de hidrocarburos, se puntualizan las siguientes acciones que son de carácter obligatorio:

- **Terminal Marítimo Esmeraldas TME:** Para la prestación del servicio de Alquiler de Cercos Flotantes en la jurisdicción de la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao, como parte de la prevención de contaminación, mismo que comprende, el Alquiler de Cercos Flotantes a su disposición, su traslado y custodia, y, el despliegue de los mismos en caso de un evento contaminante en las maniobras de esta jurisdicción, se requieren por lo menos de 300 metros de longitud de cercos adujados en carrete a bordo de una lancha con sus respectivos equipos, y 300 metros almacenados y listos a disposición, con una altura total mínima 1000 mm y un francobordo operacional mínimo 350 mm. Debido al tipo de operación no se despliegan los cercos flotantes y al momento permanecerán en STAND BY para no interferir con la maniobra normal del buque, como empropeamiento de la barrera. Estos cercos flotantes son parte de la prevención de la contaminación de este Terminal y ayudará a reducir los tiempos de respuesta ante un evento de contaminación al tenerlos listos a disposición.
- **Monoboyas “X”, “Y” “C” y “P”:** prestación del servicio de Alquiler de Cercos Flotantes en la jurisdicción de la SUINBA, como parte de la prevención de contaminación, mismo que comprende, el Alquiler de Cercos Flotantes a su disposición, su traslado y custodia, y, el despliegue de los mismos en caso de un evento contaminante en las maniobras de esta jurisdicción, se requieren por lo menos de 300 metros de longitud de cercos adujados en carrete a bordo de una lancha con sus respectivos equipos, y 300 metros almacenados y listos a disposición, con una altura total mínimo 1000 mm, francobordo operacional mínimo 350 mm. Debido al tipo de operación no se despliegan los cercos flotantes y al momento permanecerán en STAND BY para no interferir con la maniobra normal del buque, como empropeamiento de los cercos. Estos cercos flotantes son parte de la prevención de la contaminación de este Terminal y ayudará a reducir los tiempos de respuesta ante un evento de contaminación al tenerlos listos a disposición.

- **Operaciones Ship to ship:** En este tipo de maniobra, con relación al apartado de Prevención de la contaminación es viable desplegar 300 metros de longitud de cercos flotantes dispuestos en carrete a bordo de una lancha con sus respectivos equipos, y 300 metros almacenados y listos a disposición, con una altura total mínima 1000 mm, francobordo operacional mínimo 350 mm. El cerco flotante, no interferirá en la maniobra como podría suceder con las otras áreas del terminal.

Toda nave que realice operaciones de bunkereo o alije, deberá utilizar obligatoriamente los cercos flotantes en una embarcación dotada con equipos de control de contaminación proporcionada por la SUINBA, como medida preventiva a la contaminación.

Los costos de este servicio se cobrarán de acuerdo al tarifario vigente. Para los operativos de bunkereo o alije estarán a cargo del buque petrolero que entrega el 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

V.3 Inspección

Previo a la maniobra de carga/ descarga conjuntamente con el Primer Oficial de Cubierta del buque tanque se pasa una inspección de acuerdo a la “Lista de Chequeo de Seguridad” (ANEXO E), con el objeto de que la maniobra se realice de manera segura, en cumplimiento del CAPITULO III, DE LA SEGURIDAD y numeral Lista de chequeo de seguridad Buque-Tierra, del presente Reglamento de Operaciones.

El Inspector de Carga y Seguridad de turno se trasladará al buque. Una vez a bordo del buque-tanque que está amarrado procede a realizar la inspección de seguridad.

Esta inspección permitirá verificar que, en la operación, se halle personal capacitado, equipos, medios y materiales adecuados, así como la verificación de que se apliquen las normas de seguridad contempladas por la SUINBA.

En el caso de tráfico de Cabotaje, se chequea la “Lista de Materiales y Equipos de Control de contaminación”, según las disposiciones de la Autoridad Marítima Nacional.

Antes del manejo de la carga, el CACC permitirá la transferencia de hidrocarburos una vez que el inspector de seguridad de la Superintendencia informe que ha completado la

Inspección de Seguridad de la o las naves y que no existe impedimento para iniciar las operaciones, de acuerdo a la normativa legal vigente.

V.4 Conexión y desconexión de mangueras

El responsable de la correcta conexión y desconexión de mangueras es el Capitán del buque o Primer Oficial y el Capitán de Amarre y Control de Carga, quienes serán los encargados de informar a la Capitanía de Puerto y a la SUINBA sobre cualquier novedad que requiera tomar acciones, para prevenir y/o controlar una posible contaminación abordo o en el área de responsabilidad.

V.5 Del Control

De acuerdo al Plan Nacional de Respuesta ante Contingencias por derrames de hidrocarburos y/o sus derivados en los espacios acuáticos del Ecuador, la SUINBA, brindará el apoyo técnico-operativo a la Dirección Regional de Espacios Acuáticos Norte, responsable de la Zona de Cobertura Geográfica "A" que comprende la zona marítima, costera y fluvial desde la boca del Río Mataje, frontera con Colombia, por el norte; hasta boca del río Cojimíes por el sur, y se extiende hasta las 200 MN de la Zona Económica Exclusiva.

La Autoridad Marítima Nacional de acuerdo al Plan Zonal de Contingencia coordinará con la SUINBA y 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 TME, el Superintendente podrá disponer la salida inmediata de todas las naves fuera de su jurisdicción hasta finalizar las tareas o trabajos de descontaminación.

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 SOPEP que obligatoriamente deben tener *Todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 y todo buque no petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 llevarán a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos aprobado por la Administración*; de acuerdo, a lo dispuesto en la Regla 37 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).

Deberán mantener a bordo como mínimo el siguiente equipo y material básico que será registrado por parte del Inspector de Carga y Seguridad en la Lista de Inspección de Equipos y Materiales de Control de Contaminación a naves de Tráfico de Cabotaje:

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,	Para 6 personas
Fundas plásticas 50 litros	50 Unid.
Palas, escobas, baldes	6 Unid.
Detergente limpieza	5 litros
Wipe	50 libras
Tapones imbornales	1 juego

V.6 Guías y Recomendaciones Internacionales aplicables

Todo buque tanque para operar en el Terminal Petrolero de Balao, en lo que sea aplicable, debe cumplir con los siguientes convenios, 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).
- Convenio SOLAS
- Los que la Autoridad Marítima disponga.

V.7 Plan de emergencia a bordo

La SUINBA revisará el plan de emergencia de abordaje en caso de contaminación por hidrocarburos (SOPEP), y el Plan de emergencia a bordo en caso de contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas (SMPEP).

V.8 Deslastre

Ningún buque tanquero está autorizado para arrojar lastre sucio o aguas oleosas, directamente a las aguas, dentro de las 50 millas náuticas de la costa.

La Autoridad Marítima se encargará de verificar que todo buque que lleve agua de lastre segregado, para lo cual 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:

- Coordinadas 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 enviar a la Intendencia de Control de Contaminación, una copia con la información del cambio de lastre, y sistema a bordo para la gestión de aguas de lastre, de acuerdo a las resoluciones de la OMI:
 - Copia del Certificado Internacional de Gestión de Agua de Lastre. RES. MEPC 300 (72)
 - Copia del libro de registro de agua de lastre (bitácora). RES.MEPC 369 (80) RES. MEPC.383(81)

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

V.9 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.10 Hoja de desalojo de basura

El servicio de recolección de basuras para los Buques Tanqueros podrá ser efectuado por las empresas previamente calificadas para realizar este tipo de trabajos por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

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

Si es necesario el desalojo de residuos oleosos, este será previamente autorizado por la Autoridad Marítima Local, para posterior ser autorizado por la SUINBA. Los residuos oleosos serán llevados a puerto por el OPSC y un Gestor ambiental. La Intendencia de Control de Contaminación verificará que la cantidad de residuos oleosos coincida con lo descrito en el Manifiesto Único de Entrega, Transporte y Recepción de Desechos Peligrosos emitido por la Autoridad Ambiental. Posteriormente se procederá a autorizar por parte de la Intendencia de Protección Marítima su salida del recinto portuario.

V.11 Control de Contaminación del mar por hidrocarburos o sustancias nocivas y perjudiciales

De existir alguna novedad como una posible o real contaminación por hidrocarburos; las seguridades físicas del buque, instalaciones o maniobra de carga/ descarga proclives a ocasionar un incidente, el personal que se encuentre en el área de operaciones, Inspectores, Operadores Portuarios de Buque (OPB), Operadores Portuarios de Servicios Conexos (OPSC) y demás personal que labore directa e indirectamente para esta Superintendencia, notificará la novedad obligatoriamente a la Capitanía de Puerto de Esmeraldas y a la Estación de Radio Balao por el canal 68 VHF, para que se canalice la información a las personas responsables de la seguridad de la SUINBA, esto es Intendente de Operaciones Marítimas, Protección y Control de Contaminación, quienes a su vez notificarán la novedad al Superintendente.

La SUINBA, actuará como brazo ejecutor, técnico-operativo en conjunto con la Capitanía del Puerto de Esmeraldas ante un evento de contaminación por hidrocarburos y/o sustancias nocivas perjudiciales de acuerdo a la normativa legal vigente.

Como primera medida para el control de la contaminación, en el caso de que la contaminación se origine en el área de operaciones, mientras el buque tanquero se encuentre amarrado, será el despliegue de los cercos flotantes que se encuentran en el sitio custodiando el buque. La primera respuesta será parar la operación del buque y desplegar los cercos flotantes en el área de operación. Se solicitará el desamarre del buque y un práctico de emergencia para su fondeo.

Las estrategias implementadas de acuerdo a los planes locales de contingencia de cada uno de los terminales petroleros se realizarán con el seguimiento de esta Superintendencia.

De sobrepasar la magnitud del evento, esta Superintendencia actuará de acuerdo al Plan Zonal de Respuesta Ante Contingencia de Derrame de Hidrocarburo Y/O sus Derivados en los Espacios Acuáticos Norte y o Plan Nacional respectivamente.

Independientemente del tipo de derrame, la contención inicial será ejecutada por la SUINBA, mediante el despliegue de remolcadores disponibles y todos los medios navales previstos en los planes de contingencia local.

La aplicación de agentes químicos dispersantes se llevará a cabo únicamente con la autorización expresa de la Autoridad Marítima, bajo la supervisión técnica In Situ de la Intendencia de Control de Contaminación de la SUINBA, que verificará el tipo, dosis y condiciones de uso del producto químico.

La Armada del Ecuador como Autoridad Marítima Nacional, en su rol de dirección, coordinará la integración de medios públicos y privados en el área de operaciones y verificará que la ejecución de las acciones cumpla con la normativa ambiental y de seguridad vigente.

La estrategia para zonas de costa, dependiendo del tipo de derrame, la contención primaria será realizada por la SUINBA, apoyada por remolcadores y embarcaciones asignadas, con el uso de barreras flotantes desplegadas en los accesos portuarios, áreas de fondeo y zonas de tráfico marítimo, con el objetivo de impedir que la mancha alcance la línea costera.

La SUINBA, supervisará los trabajos de mitigación del área afectada, a cargo del infractor.

La cancelación de valores por empleo de materiales para contener la contaminación por parte de empresas públicas y/o privadas es responsabilidad directa del armador, propietario o Agencia Naviera de la nave que causó contaminación, sin perjuicio de los valores por remediación determinados, una vez determinada la responsabilidad por la Autoridad Marítima Nacional.

La Autoridad Marítima Nacional dará seguimiento del cumplimiento de cancelación de valores, de acuerdo a lo contabilizado por el CUI de hombre/horas, material empleado, material destruido, equipos y proveedores de servicios (en base al tarifario de control de contaminación vigente de SUINBA).

CAPITULO VI

POSIBLES INERACCIONES Y SANCIONES

La SUINBA, reportara a la Autoridad Marítima y a la Autoridad Portuaria Nacional según corresponda, las posibles infracciones y sanciones cometidas en esta jurisdicción y que transgredan el presente reglamento, de acuerdo a lo que a continuación se indica:

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

INFRACCIÓN	
a)	No solicitar prestación de un servicio de acuerdo a lo reglamentado.
b)	No enviar ETA
c)	No tramitar solicitud de cancelación de faros y boyas con la debida anticipación
d)	No informar a la nave de las regulaciones del Terminal
e)	Abordar la nave antes de que esta haya fondeado o se encuentre en maniobra.
f)	Presentar documentos en forma alterada o incompleta
g)	No tener actualizada la matrícula de agencia o de agente naviero
h)	Tramitar embarque de personas y material no autorizados por el Capitán
i)	No recoger autoridades en tiempo oportuno para la recepción
j)	Operar en canales de frecuencias no autorizadas
k)	Descortés con la Autoridad Portuaria.
l)	Si la nave no está lista para maniobrar a la hora que solicitó el servicio
m)	Emplear términos inapropiados en canales operativos
n)	Retrasar el despacho luego de transcurrida una hora después del desamarre

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

INFRACCIÓN	
a)	Presentar en forma incompleta o alterada la documentación para recepción o despacho
b)	Descortés con la Autoridad Portuaria
c)	Efectuar movimientos o maniobras sin la autorización de la Superintendencia
d)	Efectuar movimientos sin práctico abordó
e)	No tener la nave lista a la hora que se solicitó el servicio
f)	Emplear términos inapropiados en canales operativos
g)	No dar información sobre el zarpe y arribo a la Autoridad Marítima.
h)	Permitir el ingreso de personas no autorizadas (por persona)
i)	Embarcar personal sin matrícula o documentos caducados
j)	Zarpar sin permiso
k)	Infringir regulaciones contenidas en el Capítulo III
l)	Infringir regulaciones contenidas en el Capítulo IV de este Reglamento
m)	Infringir regulaciones contenidas en el Capítulo V de este Reglamento
n)	No reportar a SUINBA actividades operativas o entregas de combustible
o)	Obstaculizar el desempeño de las funciones de la Autoridad Portuaria
p)	Cuando oculten y no denuncien un delito o infracción abordó
q)	Ocultar deficiencias operativas de equipos o material
r)	Realizar la prueba de máquinas y/o movimientos del sistema de propulsión con el buque amarrado.

VI.3. Las cometidas por Personal Marítimo

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

**ANEXO A
MATRIZ DE SEGURIDAD**

MATRIZ DE SEGURIDAD PARA LAS MANIOBRAS DE AMARRE, DESAMARRE, ABARLOAMIENTO, Y DESABARLOAMIENTO EN SUINBA												
UBICACIÓN	CARACTERÍSTICAS DE LAS NAVES			HORARIOS DE MANIOBRAS		NÚMERO	MND. REMOLCADORES				OBSERVACIONES	
	ESLORA (M) MÁXIMA/ MÍNIMA	CALADO (M) MÁXIMO	MANEJA (M) MÁXIMO	TONELAJE MÁXIMO PESO MUERTO	AMARRE Y/O ABARLOAMIENTO		DESAMARRE Y/O DESABARLOAMIENTO	POTENCIA HP	AMARRE Y/O ABARLOAMIENTO	REMOLCADORES AL ORDEN EN CUSTODIA Y MANGUERA		DESAMARRE Y/O DESABARLOAMIENTO
AREA DE ALIJE Y BUNKEREO	90 MAX	N/A	N/A	2000 HASTA 6000	DIURNO	2	01 (>= 600 HP) 01 (>= 1200 HP)	01 (>= 10 T.B.P. >= 15 T.B.P)	N/A	01 (>= 10 T.B.P. >= 15 T.B.P)	01	UTILIZACION DE DEFENSAS
TEPRE	100 MIN	12	N/A	> 5000 HASTA 15000	DIURNO	2	02 (>= 1500 HP) >= 600 HP	01 (>= 30 T.B.P. >= 08 T.B.P)	1 >= 30 T.B.P	01 (>= 30 T.B.P. >= 08 T.B.P)	02	LOS 2 REMOLCADORES DE > 800 HP Y 8 B.P. SON PARA LAS MANIOBRAS DE 30 TIRAS AMARRE EN EL CAMPO DE 4 BOYAS
TEPRE	185 MAX	12	32.5	> 15.000 HASTA 45.000	DIURNO	2	02 (>= 2.000 HP) >= 600 HP	02 (>= 30 T.B.P. >= 08 T.B.P)	1 >= 30 T.B.P	01 (>= 30 T.B.P. >= 08 T.B.P)	02	LOS 2 REMOLCADORES DE > 800 HP Y 8 B.P. SON PARA LAS MANIOBRAS DE 30 TIRAS AMARRE EN EL CAMPO DE 4 BOYAS
SOTE - MONOBOYA "YANKEE" E1	N/A	N/A	N/A	> 35.001 HASTA 80.000	DIURNO	1	01 (>= 2.700 HP) >= 600 HP	01 (>= 30 T.B.P. >= 08 T.B.P)	01 >= 30 T.B.P	01 (>= 30 T.B.P. >= 08 T.B.P)	01	LOS 2 REMOLCADORES DE > 600 HP Y 8 B.P. SON PARA ARRASTRE Y ACERCAMIENTO DE MANGUERAS DE CARGA EN LA MONOBOYA. SE QUEDA 1 REMOLCADOR EN CUSTODIA DE MANGUERAS
SOTE - MONOBOYA "YANKEE" E2	N/A	N/A	N/A	> 80.001 HASTA 107.000	DIURNO	1	01 (>= 3.500 HP) >= 600 HP	02 (>= 50 T.B.P. >= 08 T.B.P)	01 >= 50 T.B.P	01 (>= 50 T.B.P. >= 08 T.B.P)	01	LOS 2 REMOLCADORES DE > 600 HP Y 8 B.P. SON PARA ARRASTRE Y ACERCAMIENTO DE MANGUERAS DE CARGA. SE QUEDA 1 REMOLCADOR EN CUSTODIA DE MANGUERAS
SOTE - MONOBOYA "XRAY" E1	N/A	N/A	N/A	> 60.001 HASTA 90.000	DIURNO	1	01 (>= 3.000 HP) >= 600 HP	02 (>= 40 T.B.P. >= 08 T.B.P)	01 >= 40 T.B.P	01 (>= 40 T.B.P. >= 08 T.B.P)	01	LOS 2 REMOLCADORES DE > 600 HP Y 8 B.P. SON PARA ARRASTRE Y ACERCAMIENTO DE MANGUERAS DE CARGA. SE QUEDA 1 REMOLCADOR EN CUSTODIA DE MANGUERAS
SOTE - MONOBOYA "XRAY" E2	N/A	N/A	N/A	> 90.001 HASTA 107.000	DIURNO	1	01 (>= 4.000 HP) >= 600 HP	02 (>= 60 T.B.P. >= 08 T.B.P)	01 >= 60 T.B.P	01 (>= 60 T.B.P. >= 08 T.B.P)	01	LOS 2 REMOLCADORES DE > 600 HP Y 8 B.P. SON PARA ARRASTRE Y ACERCAMIENTO DE MANGUERAS DE CARGA. SE QUEDA 1 REMOLCADOR EN CUSTODIA DE MANGUERAS
OCP - MONOBOYA - CHARLIE	N/A	N/A	N/A	> 80.001 HASTA 150.000	DIURNO	1	01 (>= 4.000 HP) >= 600 HP	02 (>= 60 T.B.P. >= 08 T.B.P)	01 >= 60 T.B.P	01 (>= 60 T.B.P. >= 08 T.B.P)	01	EL REMOLCADOR AZIMUTHAL DE 60 T.B.P., QUEDA EN LINEA DE CRUIJA Y LOS 2 REMOLCADORES DE > 600 HP Y DE > 8 T.B.P. SON PARA ARRASTRE Y ACERCAMIENTO DE MANGUERAS DE CARGA. SE QUEDA 01 REMOLCADOR EN CUSTODIA DE MANGUERA
OCP - MONOBOYA - PAPA	N/A	N/A	N/A	> 150.001 HASTA 325.000	DIURNO	2	01 (>= 3.500 HP) 01 (>= 5.500 HP) >= 600 HP	01 (>= 70 T.B.P. >= 15 T.B.P)	01 >= 70 T.B.P	01 (>= 70 T.B.P. >= 15 T.B.P)	01	EL REMOLCADOR AZIMUTHAL DE 70 T.B.P., QUEDA EN LINEA DE CRUIJA Y LOS 2 REMOLCADORES DE > 600 HP Y 1200 HP Y DE > 9 T.B.P Y 15 T.B.P. SON PARA ARRASTRE Y ACERCAMIENTO DE MANGUERAS DE CARGA. SE QUEDA 01 REMOLCADOR EN CUSTODIA DE 15 T.B.P PARA CUSTODIA DE MANGUERA

CONSIDERACIONES

PARA MANIOBRAS EN LAS MONOBOYAS TANTO DEL SOTE COMO DEL OCP, NECESARIAMENTE SE DEBE UTILIZAR O2 REMOLCADORES MAYOR O IGUAL A 08 T.B.P. QUE SIRVEN PARA LA APERTURA DURANTE EL AMARRE Y ACERCAMIENTO PARA LA CONEXIÓN DE LAS MANGUERAS DE CARGA

UNO DE LOS REMOLCADORES SE DEBERA QUEDAR EN CUSTODIA DE LAS MANGUERAS

EN LAS MANIOBRAS DE LOS DOS ESCENARIOS DEL TME (EX TEPRE), EN LOS DOS ESCENARIOS DE LA MONOBOYA "Y (YANKEE)" Y EN EL PRIMER ESCENARIO DE LA MONOBOYA "X (XRAY)", NO ES NECESARIO QUE LOS REMOLCADORES TENGAN CERTIFICACION "IACS"

EN LAS MANIOBRAS DEL SEGUNDO ESCENARIO DE LA MONOBOYA "X (XRAY)", Y EN LAS MONOBOYA "C - CHARLIE" Y "P - PAPA" DE LA OCP, LOS REMOLCADORES PRINCIPALES DEBERAN TENER CERTIFICACION "IACS"

NOTAS

1. DE ACUERDO A LAS CONDICIONES DEL TIEMPO, DE VIENTOS, CORRIENTES, Y OLAS ADVERSAS QUE SE PUEDEN PRESENTAR EN EL AREA DE MANIOBRAS DE SUINBA, EL PRACTICO PODRA SOLICITAR OTRO REMOLCADOR EN MANIOBRAS DE AMARRE Y DESAMARRE.
2. EN CASO DE NO TENER REMOLCADORES SEGUN LO ESTIPULADO EN LA MATRIZ DE SEGURIDAD, LA SUPERINTENDENCIA PODRA UTILIZAR REMOLCADORES DE MAYOR TBP, PARA CUMPLIR CON LA PROGRAMACION DE AMARRE Y OPERTIVO DE CARGA Y/O DESCARGA
3. SE DEBERA REALIZAR POR PARTE DE LA SUPERINTENDENCIA DE BALAO LA ACTUALIZACION DE UN ESTUDIO OCEANOGRAFICO DE CORRIENTES Y OLAJE, EL CUAL SERA NECESARIO PARA ACTUALIZAR LA PRESENTE MATRIZ DE SEGURIDAD Y DE SER PROCEDENTE EL REGLAMENTO DE OPERACIONES VIGENTE.

**ANEXO B
MATRIZ DE ASIGNACIÓN**

FECHA DE LA MANIOBRA:						
OPERADORA / RAMS			TERMINALES			
			TEPRE	SOTE X	SOTE Y	CHARLIE - OCP
OPB 1	RAM 1					
OPB 2	RAM 2					
OPB 3	RAM 3					
OPB 4	RAM 4					
OPB 5	RAM 5					
OPB 6	RAM 6					

CUADRO DE REFERENCIAS DE RAMs QUE PARTICIPAN EN LAS MANIOBRAS

BOYA / BUQUE:	TEPRE
----------------------	--------------

NECESIDAD OPERATIVA TEPRE	
2 REMOLCADORES MEDIANOS	
2 REMOLCADORES PEQUEÑOS	
CUSTODIO :	RAM 1
OPERADOR A	OPB 1

OBSERVACIONES: SE ASIGNA DE ACUERDO A LA MATRIZ DE ASIGNACIÓN ESTABLECIDA

BOYA / BUQUE:	XRAY-SOTE-E1
----------------------	---------------------

NECESIDAD OPERATIVA XRAY-SOTE-E1	
1 REMOLCADOR MEDIANO	
1 REMOLCADOR PEQUEÑO	
CUSTODIO :	RAM 2 / RAM 3
OPERADOR A	OPB 2 / OPB 3

OBSERVACIONES: SE ASIGNA DE ACUERDO A LA MATRIZ DE ASIGNACIÓN ESTABLECIDA

BOYA /	XRAY-SOTE-E2
---------------	---------------------

BUQUE:	
NECESIDAD OPERATIVA XRAY-SOTE-E2	
1 REMOLCADOR AZIMUTAL > 60 BP	
1 REMOLCADOR PEQUEÑO CON CERTIFICACIÓN IACS	
CUSTODIO :	RAM 4 / RAM 5
OPERADOR A	OPB 4 / OPB 5

OBSERVACIONES: APLICAR LA MATRIZ DE SEGURIDAD CONFORME A LA RESOLUCIÓN NRO. MTOP-SPTM-2021-0007-R

BOYA / BUQUE:	YANKEE-SOTE-E1
----------------------	-----------------------

NECESIDAD OPERATIVA YANKEE-SOTE-E1	
1 REMOLCADOR MEDIANO	
1 REMOLCADOR PEQUEÑO	
CUSTODIO :	RAM 2 / RAM 3
OPERADOR A	OPB 2 / OPB 3

OBSERVACIONES: SE ASIGNA DE ACUERDO A LA MATRIZ DE ASIGNACIÓN ESTABLECIDA

BOYA / BUQUE:	YANKEE - SOTE - E2
----------------------	---------------------------

NECESIDAD OPERATIVA YANKEE-SOTE-E2	
1 REMOLCADOR AZIMUTAL > 50 BP	
1 REMOLCADOR PEQUEÑO CON CERTIFICACIÓN IACS	
CUSTODIO :	RAM 4 / RAM 6
OPERADOR A	OPB 4 / OPB 5

OBSERVACIONES: SE ASIGNA DE ACUERDO A LA MATRIZ DE ASIGNACIÓN ESTABLECIDA

BOYA / BUQUE:	CHARLIE - OCP
----------------------	----------------------

NECESIDAD OPERATIVA CHARLIE - OCP	
1 REMOLCADOR AZIMUTAL > 50 BP	
1 REMOLCADOR PEQUEÑO CON CERTIFICACIÓN IACS PARA LA	

CUSTODIA DE LA MANGUERA Y 1 REMOLCADOR DE APOYO	
CUSTODIO :	RAM 4 / RAM 5
OPERADOR A	OPB 4 / OPB 5

OBSERVACIONES: APLICAR LA MATRIZ DE SEGURIDAD CONFORME A LA RESOLUCIÓN NRO. MTOP-SPTM-2021-0007-R

BOYA / BUQUE:	PAPA-OCP-E1
----------------------	--------------------

NECESIDAD OPERATIVA PAPA-OCP-E1	
1 REMOLCADOR AZIMUTAL > 60 BP	
1 REMOLCADOR PEQUEÑO CON CERTIFICACIÓN IACS PARA LA CUSTODIA DE LA MANGUERA Y 1 REMOLCADOR DE APOYO	
CUSTODIO :	RAM 4 / RAM 6
OPERADOR A	OPB 4 / OPB 5

OBSERVACIONES: APLICAR LA MATRIZ DE SEGURIDAD CONFORME A LA RESOLUCIÓN NRO. MTOP-SPTM-2021-0007-R

BOYA / BUQUE:	PAPA - OCP - E2
----------------------	------------------------

NECESIDAD OPERATIVA PAPA-OCP-E2	
2 REMOLCADOR AZIMUTAL > 70 BP	
1 REMOLCADOR PEQUEÑO CON CERTIFICACIÓN IACS PARA LA CUSTODIA DE LA MANGUERA Y 1 REMOLCADOR DE APOYO	
CUSTODIO :	RAM 4 / RAM 6
OPERADOR A	OPB 4 / OPB 5

OBSERVACIONES: APLICAR LA MATRIZ DE SEGURIDAD CONFORME A LA RESOLUCIÓN NRO. MTOP-SPTM-2021-0007-R

FIRMAS DE RESPONSABILIDAD

	FUNCIONARIO	PUESTO/CARGO	FIRMAS
ELABORADO Y REVISADO POR:			
APROBADO POR:			
FECHA:			

ANEXO C
LISTA DE CHEQUEO DE DOCUMENTOS Y CERTIFICADOS AL ARRIBO

	SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL SUPERINTENDENCIA DEL TERMINAL PETROLERO DE BALAO INTENDENCIA DE CONTROL DE CONTAMINACIÓN E INSPECCIÓN			
LISTA DE CHEQUEO DE DOCUMENTOS Y CERTIFICADOS AL ARRIBO				
Nombre del B/T:		Agencia:		
Inspector de CCS:		Agente Naviero:		
DOCUMENTOS PARA LA AUTORIDAD PORTUARIA				
#	DOCUMENTOS	SI	NO	OBSERVACION
1	ALO/TRÁMITE SUBIDO EN EL SISTEMA DE SUIMBA			
2	MEMORIAL DE VIAJE / TRAVEL MEMORANDUM			
3	SHIP'S PARTICULARS			
4	INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE			
5	INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE ORIGINAL O REMEDIO			
6	CERTIFICADO DE TIRAS DE AMARRE O CRUJÍA DEL B/T A SU ARRIBO			
7	COPIA DE LA FECHA DE LA ÚLTIMA PRUEBA / INSPECCIÓN DE CARGA EFECTUADA A LA PLUMA / GRUA DE CARGA			
8	COPIA DEL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE AGUA DE LASTRE. Res. MEPC 300 (72)			
9	COPIA DEL LIBRO DE REGISTRO DE AGUA DE LASTRE. (BITACORA) Res. MEPC 369 (80) Res. MEPC 383 (81)			
Fecha y hora: _____				
Firma y Sello _____ INSPECTOR DE SUIMBA				
En conocimiento de: capitania del Puerto de Esmeraldas				

Papel Bond Tamaño Oficio. Original (200 Unidades) #2001-2200.

**ANEXO D
LISTADO DE CHEQUEO DE DOCUMENTOS AL DESPACHO Y ZARPE**



**SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL
SUPERINTENDENCIA DEL TERMINAL PETROLERO DE BALAO
INTENDENCIA DE CONTROL DE CONTAMINACIÓN E INSPECCIÓN**



LISTA DE CHEQUEO DE DOCUMENTOS AL DESPACHO Y ZARPE

Nombre del B/T:		Agencia:		
Fecha y hora:		Agente Naviero:		
DOCUMENTOS PARA LA AUTORIDAD PORTUARIA				
#	DOCUMENTOS	SI	NO	OBSERVACION
1	TRAVEL MEMORANDUM / MEMORIAL DE VIAJE			
2	CERTIFICADO DE ZARPE EMITIDO POR LA CAPITANIA DE PUERTO DE ESMERALDAS			
3	BILL OF LADING / MANIFIESTO DE CARGA			
4	ULLAGE REPORT			
5	HARBOR REPORT / REPORTE DE TIEMPOS			
6	NOTA DE ENTREGA DE COMBUSTIBLE (BDN)			
RECIBI:		ENTREGA:		
Firma y Sello _____ POR SUINBA		Firma y Sello _____ AGENCIA NAVIERA		
En conocimiento de: capitania del Puerto de Esmeraldas				

Papel Bond Tamaño Oficial Original (200x297) #2001-1220

ANEXO E
LISTA DE CHEQUEO DE SEGURIDAD



VICEMINISTERIO DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE
SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL
SUPERINTENDENCIA DEL TERMINAL PETROLERO DE BALAO
BALAO OIL TERMINAL
LISTA DE CHEQUEO DE SEGURIDAD BUQUE-TIERRA
SHIP/SHORE SAFETY CHECKLIST



N / BUQUE / SHIP'S NAME: _____ Fecha - Hora / Date - Hour: _____

AGENCIA / AGENCY: _____ BANDERA / FLAG: _____ BOYAS DE AMARRE / MOORING BUOYS: _____

OPERACIÓN / OPERATION: DESCARGA / DISCHARGING: CARGA / LOADING: BUNQUERO / BUNKERING:

PARTE "A" - CHEQUEO FÍSICO
PARTE "A" - PHYSICAL CHECKS

No.	Descripción Description	Buque Ship	Tierra Shore	Cod. Code	Observación Observation
1	Is the ship securely moored at SRM/SMB/TME and stern tug made fast? ¿Están correctamente amarrados el Buque a las Monoboyas/TME y el Remolcador a la orden a la popa del buque?			R	
2	Are the ladders the internationally approved ones and are they on both sides of the vessel? ¿Las escalas son las internacionalmente aprobadas y se encuentran en ambas bandas del buque?			R	
3	Is the boom in good condition and capacity for at least 5 TON in CBM of TME, 10 TON in SBM buoys of SOTE and 15 TON in SPM buoy of OCP? La pluma o grúa se encuentra en buen estado y es de capacidad mínima de 5 toneladas en el TME, 10 TONS en el SOTE y 15 TONS en el OCP?			R	
4	The cargo transfer system is sufficiently isolated and drained to allow safe removal of blank flanges prior to connection? ¿El sistema de transferencia de carga está suficientemente aislado y drenado a fin de remover con seguridad las bridas ciegas antes de la conexión?			R	
5	Is there safe access to the ship? (properly illuminated, light-lifebuoy near the gang-way or accommodation ladder) ¿Es seguro el acceso al buque? (iluminación apropiada, boyas salvavidas cerca del portalón o escala)			R	
6	Is the agreed ship/shore communication system operative? ¿Se ha acordado un sistema de comunicación entre el buque y el terminal? ¿El sistema de comunicación acordado Buque/Tierra está operativo?			AR	Canales VHF _____
7	Are the ship's fire hoses and fire-fighting equipment positioned and ready for immediate use? ¿Están las mangueras y equipos de contra incendio del buque, ubicados y listos para uso inmediato?			R	
8	The ship's cargo and bunker hoses, pipelines and manifold are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended? ¿Están las mangueras de carga, bunkero, tuberías y manifold en buenas condiciones, aseguradas adecuadamente y apropiadas para el servicio que se intenta?			R	
9	Scuppers on board are effectively plugged and drip trays are in position and empty? ¿Están los imbornales debidamente tapados y las bandejas de recolección en posición y vacías?			R	
10	The ship's unused cargo and bunker connections properly secured with blank flanges fully bolted? ¿Las conexiones sin uso de carga y bunkero, están debidamente aseguradas con bridas ciegas completamente atornilladas?			R	
11	Sea and overboard discharge valves, when not in use, are closed and visibly secured? ¿Las válvulas de descarga al mar, que no se encuentran en uso están, cerradas y visiblemente aseguradas?			R	
12	All cargo ballast and bunker tank lids are closed? ¿Todas las tapas de carga, agua de aire y combustible se encuentran cerradas?			R	
13	All external doors, ports and windows in the accommodation, stores and machinery spaces are closed. Engine room vents may be open. ¿Todas las puertas exteriores, escotillas y ventanas del alojamiento, bodegas de almacenamiento y espacios de máquinas están cerrados? ¿La ventilación del departamento de máquinas puede permanecer abierta?			R	
14	The ship's emergency fire control plans are located externally? ¿Están ubicados en la parte exterior los planos de control de incendios?			R	
15	Fixed IGS pressure and oxygen content recorders are working? ¿Se encuentran operando los registradores de presión de gas inerte y contenido de oxígeno?			R	

Impreso por: SEMP&MP Telf: 06 271 1865 / P. Bond



VICEMINISTERIO DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE
SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL
SUPERINTENDENCIA DEL TERMINAL PETROLERO DE BALAO
BALAO OIL TERMINAL
LISTA DE CHEQUEO DE SEGURIDAD BUQUE-TIERRA
SHIP/ShORE SAFETY CHECKLIST



No.	Descripción Description	Buque Ship	Tierra Shore	Cod. Code.	Observación Observation
16	All cargo tank atmospheres are at positive pressure with oxygen content of 8% of less by volume? ¿ Todos los tanques de carga tienen presión positiva y su contenido de oxígeno está por debajo del 8% en volumen?			R	
17	Control of electrical and electronic devices is agreed? ¿ Está acordado el control de los dispositivos eléctricos y electrónicos?			R	
18	Oil spill clean-up material is available? ¿ Está disponible material de limpieza de derrame de petróleo?				
19	Routine for regular checks on cargo transferred are agreed? ¿ Están acordados chequeos rutinarios periódicos durante la transferencia de la carga?				
20	Cargo tanks high level alarms are operational? ¿ Están operativas las alarmas de alto nivel de los tanques?			A	

PARTE "B" - VERIFICACIÓN VERBAL
PARTE "B" - VERBAL VERIFICATION

No.	Descripción Description	Buque Ship	Tierra Shore	Cod. Code.	Observación Observation
21	Have the emergency release operation been agreed, taken in account the possible risks? ¿ Se ha acordado un procedimiento para desamarre de emergencia, teniendo en cuenta los posibles riesgos?			A	Loading Master shall decide what action must be taken
22	Is the ship ready to move under its own power? (no repairs allowed, shipable to move at short notice) ¿ Está el buque listo para moverse con sus propias máquinas? (ninguna reparación es permitida, el buque es capaz de moverse inmediatamente)				
23	Is there an effective deck watch in attendance on board the ship? ¿ Hay una guardia efectiva en cubierta del buque?			R	
24	The emergency signal and the shutdown procedure to be used by the ship and shore have been explained and understood? ¿ Se ha explicado y entendido la señal de emergencia y de falla de poder a ser utilizada por el buque y el terminal en tierra?			A	
25	Have the procedures for cargo and ballast handling been agreed? ¿ Se ha acordado procedimientos para manejo de carga y lastre?			AR	
26	Have the hazards associated with toxic substances in the cargo being handled been identified and understood? ¿ Están identificados y entendidos los peligros asociados a sustancias tóxicas provocadas con el manejo de la carga?			R	
27	The agreed tank venting system will be used. Se utilizará el sistema de venteo de los tanques.			R	
28	The operation of the PV system has been verified. Se ha verificado la operación del sistema de PV				
29	Hand torches (flashlight) are of an approved type? ¿ Las linternas son intrínsecamente seguras y del tipo aprobado para su uso?				
30	Portable VHF/UHF transceivers are an approved type? 1 watt ¿ Los radios portátiles son intrínsecamente seguros y del tipo aprobado para su uso? 1 watt.			R	
31	The ships main radio transmitter aerials are earthed and radars are switched off? ¿ Las antenas de transmisión de la radio del buque están aterizadas a tierra y los radares están apagados.			R	
32	Electric cables of portable electrical equipment within the hazardous areas are disconnected from power? ¿ Los cables de poder de los equipos eléctricos portátiles en áreas de peligro están desconectados?			R	
33	Maximum wind, current and sea/swell criteria or other environmental factors: 1.- Stop cargo, 2.- Disconnect, 3.- Unberth? Criterios máximos de viento, corriente y mar/oleaje u otro factores ambientales: 1.- Parar la carga, 2.- Desconectar, 3.- Desamarar?	1.- 2.- 3.-		R	

Impreso por: **SEMP&IMP** Telf: 06 271 1985 / P. Bond



VICEMINISTERIO DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE
SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL
SUPERINTENDENCIA DEL TERMINAL PETROLERO DE BALAO
BALAO OIL TERMINAL
LISTA DE CHEQUEO DE SEGURIDAD BUQUE-TIERRA
SHIP/SHORE SAFETY CHECKLIST



No.	Descripción Description	Buque Ship	Tierra Shore	Cod. Code.	Observación Observation
34	Smoking rooms have been identified and smoking requirements are being observed? ¿Se han asignado áreas de fumadores y se cumplen con las regulaciones para fumadores?			R	
35	Naked light regulations being observed? ¿Se cumplen con las regulaciones sobre luces descubiertas?			R	
36	There are provisions for an emergency escape? ¿Existen equipos para un escape de emergencia?			A	
37	There are sufficient personnel on board and ashore to deal with an emergency? ¿Existe el suficiente personal a bordo y en tierra para el manejo de una emergencia?			R	
38	Adequate electrical insulating means are in place in the ship/shore connection? Existe aislamiento eléctrico apropiado en el sitio de la conexión buque/tierra?				
39	Accommodation spaces are at positive pressure? ¿Los espacios de alojamiento están con presión positiva?			R	
40	Measures have been taken to ensure sufficient ventilation in the pump room? ¿Se han tomado las medidas para garantizar ventilación suficiente en la sala de bombas?			R	
41	The requirements for closed operations have been agreed? Se han acordado las condiciones para cancelar la operación de carga?			R	
42	Security protocols have been agreed between the Ship Security Officer and the Port Facility Security Officer, if appropriate? ¿Protocolos de protección se han acordado entre el Oficial de Seguridad del Buque y el Oficial de Protección de la Instalación Portuaria?			R	
43	The COW check lists for use before, during and after COW, as contained in the approved COW manual, are available and being used? ¿Las listas de chequeo para lavado de crudo, utilizadas antes, durante y después están contenidas en un manual aprobado, están disponibles y son empleadas?			A	If the ship intends to COW. Si el buque intenta utilizar el sistema de lavado con crudo
44	Is the Inert Gas System fully operational and in good Working order? (Alarms, non-return valves, main deck IG line pressure indicator, etc.) ¿Está el sistema de gas inerte completamente operacional y en buenas condiciones? (Alarmas, válvulas de no retorno, indicador de línea de presión de gas inerte-IG-en la cubierta principal)			R	Inert Gas System Sistema Gas Inerte
45	Deck seals or equivalent are in good working order? ¿Los sellos de cubierta o su equivalente están operando correctamente?			R	Inert Gas System Sistema Gas Inerte
46	Liquid levels in pressure/vacuum breakers are correct? ¿El nivel del líquido de las válvulas de presión/vacío es adecuado?			R	Inert Gas System Sistema Gas Inerte
47	The fixed and portable oxygen analyzer have been calibrated and working properly? (last calibration date do not exceed one month) Los analizadores fijos y portátiles de oxígeno están calibrados y trabajan adecuadamente? (fecha de la última calibración no exceda de un mes)			R	Inert Gas System Sistema Gas Inerte
48	All the individual tank IGS valves (if fitted), are correctly set and lock? Todas las válvulas individuales de los tanques de gas inerte (si existen), están en la posición correcta y aseguradas			R	Inert Gas System Sistema Gas Inerte

BUQUE / SHIP	INSPECTOR SUINBA / SUINBA SAFETY OFFICER
NOMBRE/NAME: _____	NOMBRE/NAME: _____
CARGO/RANK: _____	PUESTO/POSITION: _____
FIRMA/SIGNATURE: _____	FIRMA/SIGNATURE: _____

Códigos/Codes:

A: Agreement (procedimiento de mutuo acuerdo)

P: Permission (ejecución de operaciones con permiso escrito)

R: Re-check (ítems a ser rechequeados en intervalos adecuados)

Impreso por: **SEMP&IMP** Telf: 06 271 1388 / P. Band

SUPERINTENDENCIA DEL TERMINAL PETROLERO DE BALAO	
PROCEDIMIENTO OPERATIVO No. MIT-SUINBA-SUP-2025-001	
Fecha:	Esmeraldas, 07 de octubre de 2025
Asunto:	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE ALQUILER DE CERCOS FLOTANTES EN LA JURISDICCIÓN DE LA SUPERINTENDENCIA DEL TERMINAL PETROLERO DE BALAO COMO PARTE DE LA PREVENCIÓN DE CONTAMINACIÓN.

1. OBJETIVO

Establecer el Procedimiento Operativo para la prestación del servicio de Alquiler de Cercos Flotantes en la jurisdicción de la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao, como parte de la prevención de contaminación.

2. SERVICIO PORTUARIO

A través de la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao, se moviliza la mayor parte de hidrocarburos que se exportan a diferentes partes del mundo, a su vez, se moviliza la mayor cantidad de derivados de hidrocarburos a fin de satisfacer la demanda interna del país.

Cuenta con dos Terminales de carga para petróleo crudo de exportación y un Terminal de productos refinados:

- El Terminal del SOTE de EP PETROECUADOR
- El Terminal del Oleoducto de Crudos Pesados (OCP)
- El Terminal Marítimo Esmeraldas (TME) de productos refinados de EP PETROECUADOR para la importación y exportación de derivados.

Las instalaciones del Terminal Petrolero de Balao, en la parte marítima está conformado por tuberías submarinas, PLEM submarino (Pipe Line End Manifold), Válvulas submarinas, Mangueras submarinas, Monoboyas y Mangueras flotantes de carga, válvulas de pétalos denominadas MBC (Marine Break Coupling) y válvulas de mariposa, que en su conjunto facilitan la operación de carga y descarga del buque de forma segura.

Estos Terminales, sumados a las líneas del oleoducto, poliducto, instalaciones submarinas de las Monoboyas y del TME, convierten a esta zona en; "Área Crítica", altamente peligrosa y potencialmente propensa a infringir graves trastornos ecológicos y desastres mayores como consecuencia de un derrame de hidrocarburos.

La Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao SUINBA, proveerá el servicio de Alquiler de Cercos Flotantes en la jurisdicción de la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao, como parte de la prevención de contaminación, mismo que comprende, el Alquiler de Cercos Flotantes a su disposición, su traslado y custodia, y, el despliegue de los mismos en caso de un evento contaminante en las maniobras de esta jurisdicción; a través de uno o varios Operadores Portuarias de Servicios Conexos (OPSC), debidamente matriculadas y habilitadas por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF) y que

hayan suscrito el respectivo permiso de operación otorgado por esta Superintendencia para operar en su jurisdicción

3. BASE LEGAL

CONSTITUCIÓN DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR (2008)

Artículo 227.- La Administración Pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.

Art. 313.- El Estado se reserva el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos, de conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental, precaución, prevención y eficiencia.

Los sectores estratégicos, de decisión y control exclusivo del Estado, son aquellos que por su trascendencia y magnitud tienen decisiva influencia económica, social, política o ambiental, y deberán orientarse al pleno desarrollo de los derechos y al interés social.

Se consideran sectores estratégicos la energía en todas sus formas, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua, y los demás que determine la ley.

Art. 314.-El Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, y los demás que determine la ley.

El Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. El Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación.

Art. 396.- El Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño. En caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica del daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas.

Art. 425.- El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: la Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos (...).

NORMATIVA INTERNACIONAL

Convenio Internacional MARPOL

En el Anexo I del Convenio Internacional MARPOL de la Organización Marítima Internacional (OMI), detalla las medidas para prevención de la contaminación por hidrocarburos en el medio marítimo.

En el Registro Oficial No. 418 del 17 de abril de 1990 se encuentra la Ratificación de la Adhesión del Ecuador al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por Buques MARPOL 73/78 y el Protocolo respectivo.

Convenio Internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (OPRC):

El Convenio Internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (OPRC) de la OMI, en la sección de Contención, protección y recuperación de petróleo, determina criterios para la selección de barreras de contención.

La OMI, mediante Circular N° 4714 de fecha 21 de abril del 2023, insta a todos los estados miembros y anexa una lista indicativa de equipo necesario para la contención y recuperación y los aspectos de protección de los recursos de la operación, tales como barreras flotantes para contener cualquier derrame y raseras para la recogida de hidrocarburos, así como dispersantes de hidrocarburos y tanques de almacenamiento autónomos de montaje rápido.

Convenio Internacional sobre responsabilidad civil

El Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, garantizan la indemnización de las personas que sufren daños debidos a la contaminación resultante de fugas o descargas de hidrocarburos transportados a granel por vía marítima, Tomando nota también de que el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996, se adoptó para ofrecer una indemnización adecuada, pronta y efectiva por los daños ocasionados por sucesos relacionados con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

NORMATIVA NACIONAL

Ley General de Puertos

Que, el artículo 4 de la Ley General de Puertos, estipula que el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos ahora Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial es el más alto Organismo de asesoramiento del Gobierno en materia naviera y portuaria y le corresponde, y como una de sus atribuciones tiene la de: *“Aprobar el Reglamento Tarifario de las entidades portuarias y los cambios o modificaciones que se pusieren a su consideración”*.

Ley de Régimen Administrativo de los Terminales Petroleros

La Ley de Régimen Administrativo de los Terminales Petroleros, en su Art. 1, señala *“Los Terminales Petroleros serán considerados como Puertos Especiales y contarán para el*

cumplimiento de sus funciones con Superintendencias, organizadas como entidades portuarias de derecho público con personería jurídica, patrimonio y fondos propios y sujetos a la Ley General de Puertos, Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, en lo que no se oponga a la presente Ley y al Reglamento expedido por la Dirección de la Marina Mercante Nacional".

Resolución 010/10 del CNMMP, del 28 de diciembre de 2010, publicada en el Registro Oficial No. 377 del 3 DE FEBRERO DE 2011

Mediante Resolución 010/10 del CNMMP, del 28 de diciembre de 2010 se aprobó la actualización de los niveles tarifarios de tráfico de cabotaje de la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao, publicada en el Registro Oficial No. 377 del 3 DE FEBRERO DE 2011.

Resolución No. 037/11 del CNMMP del 18 de noviembre de 2011, publicada en el Registro Oficial No. 630 del 31 de enero de 2012

Mediante Resolución No. 037/11 del CNMMP del 18 de noviembre de 2011, se aprobaron los "Niveles Tarifarios de la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao para Tráfico Internacional", misma que fue publicada en el Registro Oficial No. 630 del 31 de enero de 2012.

Mediante Resolución Nro. MTOP_SPTMF-2025-0134-R, de 17 de septiembre de 2025

Art.1.- *Reformar el siguiente ítem de las tarifas de los niveles tarifarios de Tráfico de Cabotaje de la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao, aprobados mediante Acuerdo No. 10/10 de 28 de diciembre de 2010, publicado en el R.O. No. 377 del 3 de febrero de 2011, por lo siguiente:*

NOMENCLATURA	TARIFA USO x UNIDAD
II.4 SERVICIOS GENERALES II.4. I Alquiler de cercos flotantes	USD 24,38

Art. 2.- *Reformar el siguiente ítem de las tarifas de los niveles tarifarios de Tráfico Internacional de la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao, aprobados mediante Resolución No. 037/11 de 18 de noviembre de 2011, publicada en R.O. No. 630 del 31 de enero de 2012, por lo siguiente:*

NOMENCLATURA	TARIFA USO x UNIDAD
SERVICIOS GENERALES Alquiler de cercos flotantes	USD 34,43

Resolución No. 036/11, publicada en el Registro Oficial No. 636 del 8 de febrero de 2012

Mediante Resolución No. 036/11, publicada en el Registro Oficial No. 636 del 8 de febrero de 2012, el Consejo Nacional de la Marina Mercante, resolvió aprobar la "Normativa y

Estructura Tarifaria para tráfico Internacional y Tráfico de Cabotaje para las Superintendencias de los Terminales Petroleros de Balao, La Libertad y el Salitral, en la cual indica:

“4. Los niveles tarifarios de tráfico internacional y tráfico de cabotaje serán reajustados anualmente de acuerdo al valor total del índice de la inflación señalada por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) para el año inmediato anterior.”

Asimismo, en la norma *ibidem*, el numeral II.4. SERVICIOS GENERALES, define lo siguiente:

“Se devenga por la puesta a disposición de la nave solicitante, el personal, los equipos, materiales, suministros o por la prestación de servicios de terceros, especificados en la estructura tarifaria.

- **Aplicación de la tarifa:**

Tráfico internacional y de cabotaje: Por la medida unitaria correspondiente a cada caso en particular, según se indique en la estructura y niveles tarifarios.

- **Normas especiales de aplicación de la tarifa:**

La solicitud de facilidades, servicios o personal, comprendidos en estas tarifas, será reglamentada por cada Superintendencia.

Se colocarán cercos flotantes durante los operativos de carga y descarga cuando las condiciones oceános atmosféricos lo permitan...” (Lo resaltado me pertenece).

Decreto Ejecutivo No. 723 de 09 de julio de 2015, publicado en el Registro Oficial No. 561 de 07 de agosto de 2015

Mediante Decreto Ejecutivo No. 723 de 09 de julio de 2015, publicado en el Registro Oficial No. 561 de 07 de agosto de 2015, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas estableció que, a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, tendrá a su cargo la rectoría, planificación, regulación y control técnico del sistema de transporte marítimo, fluvial y de puertos. Asimismo, establecer las políticas, expedir las normativas y regulaciones que sean necesarias, relacionadas a la actividad portuaria nacional.

Reglamento General a la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos

Artículo 427.-Instalaciones portuarias y Superintendencias de Terminales Petroleros. - Para el caso de las Superintendencias, estas serán las encargadas de brindar los servicios portuarios de prevención de contaminación y de inspección de seguridad.

Las instalaciones portuarias y los terminales petroleros deberán contar con equipamiento necesario para mitigar y controlar un derrame. Estas actividades serán supervisadas y coordinadas por las Capitanías de Puerto jurisdiccionales”.

Plan Nacional de Respuesta ante Contingencias por derrames de hidrocarburos y/o sus derivados en los espacios acuáticos del Ecuador. aprobado mediante Resolución No. ARE-DIRNEA-GEA-011-2024, y publicado en el Registro Oficial Suplemento No.20 de 15 de abril de 2025, la participación de esta SUINBA para la Zona de Cobertura Geográfica A, que comprende la zona marítima, costera y fluvial desde la boca del Río Mataje, frontera con Colombia, por el norte; hasta la boca del río Cojimíes por el sur, y se extiende hasta las 200 Mn de la Zona Económicamente Exclusiva, "estará bajo la responsabilidad del Director Regional de Espacios Acuáticos Norte, como Autoridad Marítima Zonal; con el apoyo técnico-operativo de la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao, para lo cual deberá coordinar, según sea el caso, con el Comité de Operaciones de Emergencia Cantonal o Provincial (COE)...",.

4. PRESTACIÓN DEL SERVICIO

La prestación del servicio de Alquiler de Cercos Flotantes en la jurisdicción de la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao, como parte de la prevención de contaminación, mismo que comprende, el Alquiler de Cercos Flotantes a su disposición, su traslado y custodia, y, el despliegue de los mismos en caso de un evento contaminante en las maniobras de esta jurisdicción.

1) Con la finalidad de garantizar prestación del servicio de Alquiler de Cercos Flotantes en la jurisdicción de la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao, como parte de la prevención de contaminación, mismo que comprende, el Alquiler de Cercos Flotantes a su disposición, su traslado y custodia, y, el despliegue de los mismos en caso de un evento contaminante en las maniobras de esta jurisdicción, que será brindado a través de una o varias operadoras portuarias de servicios conexos (OPSC) debidamente autorizadas, con un máximo de seis lanchas para toda la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao SUINBA, como medida preventiva a la contaminación, con estándares de seguridad, mínimo de una altura total de cercos flotantes de 1.000 mm, con un franco bordo mínimo de 350 mm y continuidad operativa en la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao, debido a la demanda actual, quienes atenderán las diferentes maniobras de los buques que ingresan a SUINBA durante las 24 horas, los 365 días del año, y para el efecto deberán poseer:

Alquiler de Cercos Flotantes (inflables para uso en mar abierto) (Servicios Generales):

- 600 m de Cercos flotantes inflables, distribuidos de la siguiente forma:
 - 300 m mínimo adujados en carrete a bordo de una Lancha para despliegue inmediato y,
 - 300 m almacenados y listos a disposición para una respuesta complementaria de ayuda inmediata.

De acuerdo a la normativa legal vigente, los cercos flotantes serán trasladados y custodiados, a bordo de una lancha, (Maniobras especiales), mismos que para efectos de despliegue y operación deberán ser:

Servicio de Lancha, (Maniobras especiales), traslado, custodia de cercos flotantes, y, el despliegue de los mismos en caso de un evento contaminante en las maniobras de esta jurisdicción:

- Con una eslora mínima de 11 metros equipada con:

- Dos motores internos a diésel
- Equipos de radiocomunicación
- Un carrete con capacidad para mínimo 300 m de cercos flotantes, de tipo inflable.
- Espacio en cubierta para almacenar 300 m de cercos flotantes, de tipo inflables adicionales.
- Un compresor para el inflado de los cercos.
- Un generador para movilizar el carrete para el despliegue de los cercos flotantes.
- Personal de tripulación registrado ante autoridades pertinentes.

Los OPSC, serán los encargados de asumir todos los costos operativos y administrativos, es decir, deberán cancelar las remuneraciones a su personal, más los beneficios de ley, seguros, movilización, viáticos y capacitación; además, equipo de protección personal (EPP); no teniendo en consecuencia SUINBA, ninguna vinculación laboral con el personal puestos a disposición por parte de los OPSC habilitadas, lo que consta expresamente señalado en el respectivo Permiso de Operación.

5. EJECUCIÓN DEL SERVICIO

La Agencia Naviera solicitará de manera obligatoria el servicio, a efectos de disponer ante eventuales contingencias la lancha para el traslado y custodia de los cercos flotantes con al menos 300 metros de cercos flotantes en calidad de alquiler como parte de la prevención de la contaminación a SUINBA, quien coordinará a través de las Operadoras Portuarias de Servicios Conexos (OPSC) y el personal de la Intendencia de Operaciones Marítimas y la Intendencia de Control de Contaminación e Inspección para que se brinde el servicio solicitado.

Las OPSC, serán las encargadas de asumir todos los costos operativos y administrativos, es decir, deberán cancelar las remuneraciones al personal, más los beneficios de Ley, seguros, movilización, viáticos y capacitación; además del equipo de protección personal (EPP); no teniendo en consecuencia SUINBA, ninguna vinculación laboral con el personal puesto a disposición por parte de las OPSC habilitadas.

SUINBA supervisará y controlará al OPSC, de forma diaria a través de la Intendencia de Control Contaminación e Inspección, que la lancha con los cercos flotantes esté presente en el área de maniobras del buque, lista para desplegar los cercos flotantes que se encuentran a bordo de su lancha, en caso de que se produzca un derrame de hidrocarburo, velará por el cumplimiento de la Normativa vigente relacionado con la prevención de derrame de hidrocarburos, por su naturaleza de Puerto Especial, y por considerar el transporte de petróleo como un servicio estratégico del Estado, cuidando de que éste sea oportuno y de calidad, remitiéndose mensualmente un informe a la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

Se verificará el estado del material y calidad de los cercos flotantes conforme al certificado de origen emitido por la empresa proveedora de estos equipos y manual de operación y mantenimiento.

En caso que se presente un suceso de contaminación al mar por hidrocarburos u otras sustancias nocivas o perjudiciales, el OPSC procederá de manera inmediata a desplegar los cercos flotantes con el propósito de contener y confinar el producto derramado y notificará a la Estación de Balao Radio por canal 68 o línea celular y ésta a su vez a la Autoridad Marítima CAPESM, DIRGES, Superintendente e Intendente de Contaminación Marítima de SUINBA; CAPESM/DIRGES coordinará con SUINBA, OCP y/o EP PETROECUADOR la activación inmediata del Plan de Contingencia de cada una de estas; y de requerirse la participación de otras entidades del Estado o empresas privadas hará la misma coordinación.

Cumplido este paso, el OPSC quedará a la espera de que el evento sea asumido por las autoridades competentes, que ya se manejarán bajo un nuevo protocolo por la contaminación ocurrida, debiendo quedar claro que las condiciones iniciales del servicio han trascendido a otro plano y que las medidas de manejo de la situación han variado diametralmente, pues la Autoridad Marítima tomará el mando de la situación activando el Plan Zonal de Contingencia, o Plan Nacional de ser el caso.

Por cada maniobra de amarre a las Monoboyas de carga de petróleo de exportación del SOTE o del OCP, así como en el Terminal Marítimo Esmeraldas TME, SUINBA nominará al OPSC para que atienda la operación del buque. El Inspector de SUINBA verificará el estado del material de los cercos flotantes, conforme al certificado de origen emitido por la empresa proveedora de estos equipos y manual de operación y mantenimiento.

6. ACCIONES QUE DEBE EJECUTAR LA SUPERINTENDENCIA DEL TERMINAL PETROLERO DE BALAO (SUINBA) PARA LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO OPERATIVO

SUINBA, concederá el Permiso de Operación a Operadores Portuarios de Servicios Conexos, una vez que estos hayan obtenido la matrícula de OPSC expedida por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial para este servicio, es decir estén debidamente matriculados y habilitados; para lo cual se regirán de acuerdo a los requisitos establecidos en las normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador.

Para brindar la prestación del servicio de Alquiler de Cercos Flotantes en la jurisdicción de la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao, como parte de la prevención de contaminación, mismo que comprende, el Alquiler de Cercos Flotantes a su disposición, su traslado y custodia, y, el despliegue de los mismos en caso de un evento contaminante en las maniobras de esta jurisdicción, será brindado a través de una o varias operadoras portuarias de servicios conexos (OPSC) debidamente autorizadas, con un máximo de seis lanchas para este servicio, considerando que se requiere una lancha a la orden para estar en custodia exclusiva del Terminal Marítimo Esmeraldas TME (Ex TEPRE), y en las Monoboyas del SOTE y OCP y área de abarloadamiento (STS) respectivamente. Las OPSC garantizarán el cumplimiento mínimo operativo para este Terminal Petrolero, que es de seis (6) lanchas determinado en todo momento, de acuerdo a los escenarios contemplados a continuación:

Áreas de Operación	Número de lancha requerida	Observaciones

TME	1	En este escenario se necesita la participación de 1 lancha con sus cercos flotantes en modo Stand By, por ser el área de operación que más buques recibe.
Monoboya X	1	La característica de su hidrocarburo es la misma (CRUDO Tipo Oriente), se necesita la participación de 1 lancha con sus cercos flotantes en modo Stand By por cada Monoboya
Monoboya Y	1	
Monoboya C	1	La característica de su hidrocarburo es la misma (CRUDO Tipo Napo), se necesita la participación de 1 lancha con sus cercos flotantes en modo Stand By por cada Monoboya
Monoboya P	1	
Área de Abarloamiento	1	Este escenario no es muy común, la Superintendencia de Balao. En esta área los cercos deben estar desplegados.
TOTAL	6	Lanchas que requiere todo el Terminal Petrolero de Balao de acuerdo a sus escenarios de operación.

El servicio de Alquiler de Cercos Flotantes (para uso en mar abierto), deberán presentar los respectivos respaldos que demuestre que cuentan con el personal calificado, los 600 m de cercos flotantes, y que a bordo de una lancha deben ir instalados, mínimo 300 m en el correspondiente carrete dispensador, y los 300 m restantes almacenados y listos a disposición para brindar el servicio. SUINBA, en el ámbito de sus competencias efectuará los trámites administrativos correspondientes para la firma del permiso de operación, el cual deberá tener la vigencia de la matrícula, según lo establecen las normas que regulan los servicios portuarios.

La contribución al Estado estará sujeta a lo establecido por el Ministerio de Economía y Finanzas, que se incluirá dentro del respectivo permiso de operación que se otorgue a las OPSC en el Permiso de Operación a suscribirse entre la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao y el Operador Portuario debidamente matriculado y habilitado por la SPTMF.

SUINBA emitirá la correspondiente factura a la Agencia Naviera por concepto de contribución por el servicio de Alquiler de Cercos Flotantes, establecida en el Permiso de Operación por concepto de servicio de maniobra especial de lancha, puesto que la misma traslada y custodia los cercos flotantes y brindar el servicio de alquiler de los mismos a su disposición en la jurisdicción de la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao; mientras que las OPSC gestionarán de forma independiente la facturación por su participación, directamente con la Agencia Naviera y su recaudación acorde con la contribución porcentual, establecida por el Ministerio de Finanzas.

La Intendencia de Operaciones Marítimas de manera equitativa asignará los turnos correspondientes a las OPSC de acuerdo a un sistema de rotación, primero que entra primero que sale, para las maniobras en las distintas áreas de operación, respetando un orden que será sujeto, a la disponibilidad de las lanchas en los muelles de SUINBA; considerando, de no encontrarse disponible la misma para una maniobra, seguirá el turno de la siguiente embarcación. Todo lo anterior manifestado por esta Superintendencia en concordancia con lo establecido en la programación y reglamento vigente, la misma que está sujeta a cambios debido al mal tiempo, condiciones del mar, cambio de ETA de los buques

y reprogramación de cargas y/o descargas que se reciben por parte de los Terminales en cualquier momento.

7. PROCEDIMIENTO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE ALQUILER DE CERCOS FLOTANTES EN LA JURISDICCIÓN DE LA SUPERINTENDENCIA DEL TERMINAL PETROLERO DE BALAO, COMO PARTE DE LA PREVENCIÓN DE CONTAMINACIÓN.

1. La agencia naviera solicitará por medio de la página web de SUINBA, se le brinden las facilidades portuarias a determinado buque que va a arribar a esta jurisdicción con la finalidad de efectuar operativos de carga o descarga de hidrocarburos y/o sus derivados; los documentos serán receptados por vía electrónica o en su caso de que sean físicos, se entregarán en la Intendencia de Control de Contaminación, se efectuará el registro y pasará a conocimiento del Superintendente. En caso de que los sistemas informáticos no estén habilitados, se utilizarán medios físicos debidamente avalados.

2. La Intendencia de Control de Contaminación verificará el cumplimiento de la documentación presentada.

3. En caso de faltar requisitos, se devolverá la documentación a la Agencia Naviera para su cumplimiento.

4. Una vez que se apruebe la solicitud de la Agencia Naviera en el sistema, el Intendente de Operaciones Marítimas coordinará todos los servicios portuarios y demás logística.

5. La Intendencia de Operaciones Marítimas asignará de acuerdo al método de rotación y de manera equitativa, los turnos correspondientes de cada lancha de las OPSC para las maniobras en concordancia con lo establecido en la programación y reglamento vigente, la misma, que estarán sujeta a cambios debido al mal tiempo, condiciones del mar, cambio de Tiempo Estimado de Arribo (ETA) de los buques y reprogramación de cargas y/o descargas que se reciben por parte de los Terminales en cualquier momento.

6. El Inspector de Carga y Seguridad, o representante de la Intendencia de Control de Contaminación verificará que la lancha sea la adecuada, que cumpla con los cercos flotantes, tripulación y demás equipos necesarios para la operación.

7. El Intendente de Control de Contaminación dispondrá al Inspector de Carga y Seguridad que se supervise que la lancha que traslade y custodie los cercos flotantes, esté lista para iniciar la custodia del buque tanquero (a la orden), misma que inicia su maniobra de operación desde el amarre hasta el desamarre del mismo, considerada su salida y llegada desde los muelles de SUINBA.

8. El Inspector de Carga y Seguridad para el cumplimiento del punto anterior, se trasladará en una lancha para realizar esta inspección in situ.



9. Se registrarán los datos en la papeleta del servicio respectiva y se legalizará la misma con la firma y sello del Capitán de la lancha.

10. La papeleta por el servicio prestado se ingresará al Sistema SIAF WEB (PIZARRA ELECTRÓNICA), en donde la Intendencia de Operaciones consolidará la información de los servicios.

11. La Intendencia de Operaciones a través del área de Estadísticas consolidará todos los servicios de un buque y los remitirá a la Gestión Financiera.

12. La Gestión Financiera revisará que no existan errores en las papeletas físicas (tachones o enmendaduras) y que los datos coincidan con los ingresados en el sistema, si existen errores se devolverá a la Intendencia de Operaciones, si están los datos correctos, se procederá a facturar los servicios portuarios.

13. La factura será revisada por el responsable de la Gestión Financiera y aprobará que se envíen por medios electrónicos los comprobantes con sus respectivos soportes a los correos registrados por la Agencia Naviera.

Acción	Nombres y Apellidos	Cargo	Firma
Elaborado por:	MGs. MARÍA ROSA LÓPEZ	INTENDENTE DE CONTROL DE CONTAMINACIÓN ENCARGADA	 <p>Firmado electrónicamente por: MARÍA ROSA LOPEZ SOLORIZANO Validar únicamente con FirmaEC</p>
Revisado y Aprobado por:	MGs. CHRISTIAN MORA TORRES	SUPERINTENDENTE DEL TERMINAL PETROLERO DE BALAO	 <p>Firmado electrónicamente por: CHRISTIAN JAVIER MORA TORRES Validar únicamente con FirmaEC</p>



Mgs. Jaqueline Vargas Camacho
DIRECTORA (E)

Quito:
Calle Mañosca 201 y Av. 10 de Agosto
Atención ciudadana
Telf.: 3941-800
Ext.: 3134

www.registroficial.gob.ec

NGA/FMA

El Pleno de la Corte Constitucional mediante Resolución Administrativa No. 010-AD-CC-2019, resolvió la gratuidad de la publicación virtual del Registro Oficial y sus productos, así como la eliminación de su publicación en sustrato papel, como un derecho de acceso gratuito de la información a la ciudadanía ecuatoriana.

"Al servicio del país desde el 1º de julio de 1895"

El Registro Oficial no se responsabiliza por los errores ortográficos, gramaticales, de fondo y/o de forma que contengan los documentos publicados, dichos documentos remitidos por las diferentes instituciones para su publicación, son transcritos fielmente a sus originales, los mismos que se encuentran archivados y son nuestro respaldo.