

Tipo norma: ESTRUCTURA TARIFARIA DE TERMINALES PETROLEROS

Fecha de publicación: 2012-02-08

Estado: Reformado

Fecha de última modificación: 2021-09-22

Número de Norma: 36

Tipo publicación: Registro Oficial

Número de publicación: 636

CONSEJO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE Y PUERTOS

Considerando:

Que mediante Resolución No. 026/02 del 15 de julio del 2002, publicada en el Registro Oficial No. 631 del 1 de agosto del 2002, este Consejo aprobó la "Normativa y Estructura Tarifaria para las Superintendencias de los Terminales Petroleros Estatales del Ecuador para Tráfico Internacional y Tráfico de Cabotaje";

Que mediante Resolución Nro. 013/04 del 2 de marzo del 2004, este Consejo aprobó la Estructura Tarifaria para las Superintendencias de los Terminales Petroleros Estatales del Ecuador para Tráfico Internacional;

Que es necesario actualizar 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 e incluir rubros por concepto de nuevos servicios portuarios que brindan dichas entidades a sus usuarios;

Que la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, mediante los oficios Nos. DIRNEA-SUP-564-O-2011 y DIRNEA-SUP-2288 del 19 de marzo y 18 de octubre del 2011, ha solicitado la aprobación de la nueva "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", documentos que por disposición de este Consejo fueron analizados en un taller de trabajo, con la participación de las Superintendencias de los Terminales Petroleros, Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, Secretaría Técnica de este Consejo y los usuarios de los indicados terminales, representados por la Cámara Marítima del Ecuador; y,

En uso de la facultad contemplada en el Art. 4 literal a) de la Ley General de Puertos.

Resuelve:

Art. 1.- 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" que constan como anexos de la presente resolución.

Art. 2.- Derogar la Normativa y Estructura Tarifaria para las Superintendencias de los Terminales Petroleros Estatales del Ecuador, para Tráfico Internacional y Tráfico de Cabotaje, aprobadas mediante la Resolución No. 026/02 del 15 de julio del 2002, publicada en el Registro Oficial No. 631 del 1 de agosto del 2002 y sus reformas constantes en las resoluciones Nos. 005/04 del 30 de enero del 2004, publicada en el Registro Oficial No. 275 del 17 de febrero del 2004; 013/04 del 2 de marzo del 2004, publicada en el Registro Oficial No. 297 del 22 de marzo del 2004; 039/04 del 11 de agosto del 2004, publicada en el Registro Oficial No. 415 del 7 de septiembre del 2004; y, 054/05 del 26 de octubre del 2005, publicada en el Registro Oficial No. 151 del 23 de noviembre del 2005.

Art. 3.- La presente resolución entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Registro Oficial y de su cumplimiento se encargará la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Los reajustes anuales a los niveles tarifarios, a los que se refiere la Norma General No. 4 de la presente Normativa, serán aplicados directa y automáticamente por las Superintendencias de los Terminales Petroleros de Balao, La Libertad y El Salitral, a partir del 1 de enero del año 2013.

Dada en la ciudad de Guayaquil, en la sala de sesiones de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, a los dieciocho días del mes de noviembre del año dos mil once.

f.) Ing. David Mejía Sarmiento, Viceministro de Gestión del Transporte, Delegado de la Ministra de Transporte y Obras Públicas, Presidente del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos.

f.) Dr. Publio Farfán Vélez, Secretario ad-hoc del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos.

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

A) NORMAS GENERALES:

1. La presente normativa tarifaria es de aplicación para los servicios prestados por las superintendencias de los terminales petroleros estatales ecuatorianos, durante las 24 horas del día y los 365 días del año, sin recargos de ningún tipo por horas no laborables o días festivos. Los horarios y turnos de trabajo serán establecidos por cada Superintendencia.
2. Los rubros de las tarifas generales y específicas, y los niveles tarifarios asociados a los mismos serán determinados por cada Superintendencia, en virtud de su equipamiento, del nivel de servicios y política comercial que establezca y de la necesaria cobertura de sus costos. En ningún caso se podrán establecer niveles tarifarios que requieran de subvenciones, para sostener el costo operativo del terminal.
3. Los niveles tarifarios determinados, se refieren exclusivamente a prestación de servicios, puesta a disposición de infraestructuras, equipos, materiales, suministros por parte de las superintendencias de los terminales petroleros.
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.
5. Quedan solidariamente obligados al pago de las tarifas, las personas naturales o jurídicas que soliciten los servicios o suministros correspondientes, para el buque y/o la carga, cada uno de ellos en virtud de su relación con el servicio solicitado, o con el contrato de servicios que se haya celebrado entre entidades del Estado.
6. Cuando una factura por servicios prestados no fuere cancelada en los plazos y condiciones establecidos por cada Superintendencia o en las presentes normas, no existiendo reclamo administrativo aceptado a trámite por la Superintendencia, procederá al cobro de los intereses por mora de acuerdo a la tasa legalmente fijada por el Banco Central del Ecuador y el cobro por la vía coactiva, sin perjuicio de que la Superintendencia pueda negar los servicios o hacer uso de las garantías prestadas presentadas por el usuario, si existieren.
7. Los reclamos administrativos deberán ser tramitados de inmediato por las superintendencias, siguiendo el procedimiento establecido por la DIRNEA y en lo determinado en el Código Tributario, pudiendo estas no admitirlos a trámite si se comprueba que adolecen de vicios legales o son presentados para retrasar la fecha del pago de las facturas correspondientes.
8. No se podrán prestar servicios o suministros portuarios a las personas naturales o jurídicas que no se encuentren al día en sus pagos a las superintendencias. Al efecto, cuando algún usuario se encuentre en mora con alguna de ellas, se notificará a la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, para que decrete la no prestación de servicios o suministros en las demás superintendencias.
9. En caso de presentarse reclamaciones derivadas de la relación entre las superintendencias y los usuarios, sea por parte de las primeras o de los segundos, los costos de demostración de la prueba correrán a cargo del reclamante.
10. Para el cobro de las presentes tarifas se considerará el tonelaje de registro bruto (TRB) y la eslora máxima de las naves (LOA), los que constan en los certificados estatutarios de las naves, presentados por su capitán al arribo.
11. Cualquier servicio o suministro no contemplado en la estructura tarifaria, será facturado por las superintendencias, con los niveles tarifarios que estas establezcan, el mismo que deberá ser comunicado previamente por escrito al usuario. Estos niveles serán posteriormente enviados para su aprobación a la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos y al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos respectivamente.
12. La Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos queda autorizada para exonerar total o parcialmente del pago de tarifas en las superintendencias de los terminales petroleros, a aquellos buques y/o cargas en los que quepa aplicar el principio de reciprocidad internacional o que por su finalidad estratégica o social, resulten de interés nacional.
13. Toda certificación o copia certificada de documentos estará sujeta al pago que las superintendencias determine para ello, por cada foja útil.
14. La unidad monetaria a aplicarse para el cobro de todas las tarifas de tráfico internacional y de cabotaje será el dólar de los Estados Unidos de Norteamérica (USD).

B) NORMAS PARTICULARES

I. TARIFAS GENERALES

I.I. RECEPCIÓN O DESPACHO DE NAVES:

a) Definición

Se devenga por la prestación de los servicios de la Superintendencia, en el análisis de los documentos necesarios para declarar la nave en libre plática o concederle el zarpe.

b) Aplicación de la tarifa

Tráfico internacional y de cabotaje: dólares de los Estados Unidos de Norteamérica por TRB, por recepción o despacho de la nave, según se indique en la estructura y niveles tarifarios.

c) Normas particulares de aplicación de la tarifa:

1. Para la recepción:

En tráfico internacional y de cabotaje el agente naviero o representante de la nave deberá presentar a la Superintendencia la documentación legalmente establecida, actualizada y en originales para el otorgamiento de la Libre Plática. En caso de que el agente naviero o representante de la nave no presente los documentos habilitantes de ley debidamente actualizados y en originales al momento de la recepción, se le otorgará 24 horas para que proceda a solucionar las novedades. Transcurrido este tiempo, de no haber dado cumplimiento a lo dispuesto, la nave deberá abandonar el área de jurisdicción.

2. Para el despacho:

En tráfico internacional y de cabotaje el agente naviero o representante deberá presentar a la Superintendencia la documentación legalmente establecida, actualizada y en originales para el otorgamiento del zarpe. En caso de que el agente naviero o representante de la nave no presente los documentos habilitantes de ley debidamente actualizados y en originales al momento del despacho, no se le otorgará el zarpe.

3. La tarifa mínima será aplicada cuando el valor de la facturación por recepción o despacho sea inferior al indicado en el nivel tarifario.

I.2. USO DE LA INFRAESTRUCTURA POR LA NAVE:

a) Definición:

Se devenga por la puesta a disposición de las naves solicitantes, muelles, muelles flotantes, boyas y otras facilidades que posibiliten la estadía y ejecución de los operativos de las naves en el terminal.

b) Aplicación de la tarifa:

Muelles: valor fijo por metro de eslora x día o fracción para tráfico internacional; y para tráfico de cabotaje valor fijo por día.

Muelles flotantes: valor fijo x día para tráfico de cabotaje.

Boyas: La tarifa por TRB por día para tráfico internacional o de cabotaje.

Otras facilidades: (Áreas de bunkereo, alije, trabajo en caliente).

La tarifa por TRB por día para tráfico internacional o de cabotaje.

c) Normas particulares de aplicación de la tarifa:

1. El cómputo del tiempo de permanencia para la aplicación de esta tarifa se establece, desde la fecha y hora exacta en que se autoriza la llegada de la nave al muelle, boya o facilidad para atraque, hasta el momento de largar la última amarra desde los mismos en el desatraque o desamarre, certificado por el práctico.

2. Toda fracción de día será facturada como un día completo, considerándose un día a un periodo de 24 horas.

3. Cuando una nave que se encuentre en el área de fondeo se retrase en maniobrar para ingresar a muelle, boya o facilidad en más de media hora, por causas imputables a la nave, se declarará falso movimiento, el buque perderá la prioridad de atraque o amarre y se cobrará el 50% del valor de la tarifa por practicaaje.

4. Si se hubiese solicitado el servicio de remolque a la Superintendencia y a la hora de iniciar la maniobra con la nave no hubieren remolcadores disponibles siendo necesarios para la operación a juicio del práctico, se comunicará inmediatamente a la respectiva Agencia para que contrate a remolcadores privados, para que presten este servicio, los cuales deberán entregar a la Superintendencia un porcentaje del valor de todas las maniobras que realice el remolcador.

5. Las naves autorizadas a abarloadse a otras en las áreas de fondeo o de maniobra cancelarán el 100% de la tarifa. (Para alijos o bunkereos).

6. Para la solicitud y uso de muelles, boyas o facilidades, se seguirán los procedimientos establecidos por cada Superintendencia.

I.3. INSPECCIÓN DE SEGURIDAD Y PREVENCIÓN DE CONTAMINACIÓN

I.3.1. INSPECCIÓN DE SEGURIDAD:

a) Definición:

Se devenga por el conjunto de medidas operativas y administrativas para prevenir la contaminación por derrame de hidrocarburos y por la puesta a disposición del personal y equipos para inspección de tanques y el buen estado de los equipos, mangueras, conexiones e instalaciones y cumplimiento de medidas de seguridad afines antes de iniciar cualquier maniobra que implique carga, descarga o transferencia de hidrocarburos.

La inspección y autorización de iniciar las operaciones, no exime a la nave, su Armador, Agente Naviero, Capitán y tripulación de su responsabilidad en caso de producirse contaminación o cualquier tipo de accidentes, ni les exime tampoco del pago de los valores correspondientes a las operaciones de limpieza o cualquier otra medida correctiva y además, las sanciones y multas que correspondieren.

De producirse una contaminación, los trabajos de descontaminación serán cancelados mediante la liquidación de gastos emitida por la Superintendencia.

b) Aplicación de la tarifa:

Tráfico internacional y de cabotaje: La tarifa por TRB por cada maniobra completa de carga o descarga.

c) Normas particulares de aplicación de la tarifa:

1. Cuando personal de la Superintendencia, efectúe la conexión o desconexión de mangueras se aplicará el nivel tarifario correspondiente.

2. Para los buques que realicen maniobras de bunkereo, la tarifa se aplicará a las dos naves involucradas y la inspección se realizará obligatoriamente antes de iniciar cada entrega/recepción.

3. Excepto en las naves dedicadas a bunkereo, la tarifa se aplicará por cada inspección sobre la conexión o desconexión de la manguera. Esta operación se considera como dos maniobras.

I.3.2. PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN:

a) Definición:

Se devenga por la puesta a disposición del personal y equipos de control contaminación, y el conjunto de medidas operativas y administrativas para prevenir y controlar la contaminación por posibles derrames de hidrocarburos, durante la estadía del buque petrolero, desde el fondeo de arribo hasta el zarpe de la nave.

La puesta a disposición de personal y equipos de control de contaminación no exime a la nave, su Armador, Agente Naviero, Capitán y su tripulación de su responsabilidad en caso de producirse contaminación por hidrocarburos, ni les exime tampoco el pago de los valores correspondientes a las operaciones de limpieza, ni de las sanciones y multas correspondientes.

De producirse una contaminación, los gastos que demanden los trabajos de descontaminación y limpieza de las áreas afectadas, serán cancelados mediante liquidación de gastos que emitirá la Superintendencia al dueño de la carga.

b) Aplicación de la tarifa:

Para tráfico internacional y de cabotaje, la tarifa por TRB por cada día o fracción que permanezca en la jurisdicción de la Superintendencia.

c) Normas particulares de aplicación de la tarifa:

1. La Superintendencia dispondrá que su personal especializado y los equipos de control de contaminación estén listos para enfrentar una posible contingencia por derrame de hidrocarburos, durante la estadía de la embarcación en el Terminal Marítimo.

2. El cómputo se realizará desde el fondeo de la nave hasta la hora de zarpe.

3. Para los buques que realicen maniobras de alije, la tarifa se aplicará a las dos naves involucradas.

4. En las naves dedicadas a bunkereo la tarifa se aplicará al buque que recibe el combustible.

I.4. USO DE ÁREAS DE FONDEO Y/O DE MANIOBRAS

I.4.1. OPERACIONES COMERCIALES:

a) Definición:

Se devenga por la utilización del fondeadero para operaciones comerciales en áreas destinadas por la Superintendencia, a toda nave en tráfico internacional y de cabotaje que se encuentren realizando operaciones comerciales.

b) Aplicación de la tarifa:

Tráfico internacional y de cabotaje por metro lineal de eslora máxima y por día de estadía en las áreas de fondeo y maniobra, según el caso especificado en la estructura y niveles tarifarios.

c) Normas particulares de aplicación de la tarifa:

1. El cómputo del tiempo para la aplicación de la tarifa se establece, desde la fecha y hora exactos en que se autoriza el arribo de la nave al área de fondeo y maniobra, hasta el momento de "arriba el ancla" para zarpe, certificado por el práctico. En caso de requerir fondear luego del desamarre, el cómputo total se establecerá sumando el tiempo transcurrido desde el desamarre de la boya hasta el momento de "arriba el ancla" para el zarpe.

El cómputo del tiempo para la aplicación de la tarifa se calcula desde la fecha y hora exacta en que se autoriza el arribo de

la nave (Hora de práctico a bordo), hasta la fecha y hora exactos en que la nave se encuentra amarrada, luego se suma el tiempo transcurrido desde el desamarre hasta el zarpe definitivo.

Ejemplo:

Práctico a bordo 11 Oct10 17h25 13 horas 15 Min
Amarre 12 Oct10 06h40

Desamarre 25 Oct10 01h35 01 hora 55 Min
Zarpe 25 Oct10 03h30

14 horas 70 Min.

Las naves que por cualquier motivo no puedan acceder directamente a muelles, boyas y otras facilidades deberán fondear en el área correspondiente.

2. Toda fracción de día será facturada como día completo, a las naves que permanezcan en las áreas de fondeo y maniobra. Se considera un día a un periodo de 24 horas.

3. Las naves que sean obligadas a salir de muelle, boyas o instalaciones del terminal a causa de necesidades operacionales, no devengarán la tarifa de fondeadero durante el tiempo en que permanezcan en esta situación y hasta dos horas después de recibir el permiso para reintegrarse nuevamente a las operaciones.

4. Las naves legalmente autorizadas por la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos para ser utilizadas como depósito flotante para almacenamiento de hidrocarburos, teniendo programado un tiempo de fondeo superior a seis (6) días, pagarán la tarifa específica establecida en el nivel tarifario para esta situación. La factura por este servicio será cancelada mensualmente. Si transcurrido el plazo de pago, la nave no hubiere satisfecho la misma, se retirará la autorización de fondeo como depósito flotante.

En caso de no cumplir el plazo mínimo de seis (6) días como depósito flotante, se reliquidará la estadía de la nave, aplicando la tarifa de fondeo en operaciones comerciales.

5. Para la solicitud y uso de fondeaderos, se seguirán los procedimientos, requisitos, condiciones y normas establecidos por cada Superintendencia.

I.4.2. OPERACIONES NO COMERCIALES:

a) Definición:

Se devenga por la utilización del fondeadero para operaciones no comerciales en áreas destinadas por la Superintendencia, a toda nave en tráfico internacional y de cabotaje que no se encuentren realizando operaciones comerciales y en los siguientes casos:

- Cuando un daño de la nave obligue una reparación cuya permanencia en puerto sea superior a 5 días.
- Cuando los embarcadores o consignatarios así lo soliciten y la nave no efectúe carga, descarga o transferencia de hidrocarburos, durante su permanencia en el terminal.
- Cuando se encuentre legalmente impedido de operar.
- Cuando el buque solicite el aprovisionamiento de suministros, repuestos, materiales y agua de manera adicional.
- Cuando un buque que toma combustible para sus máquinas (bunquereo) solicite la autorización de ingreso o salida de personal al buque.

b) Aplicación de la tarifa:

Tráfico internacional y de cabotaje por metro lineal de eslora máxima por día, de estadía en las áreas de fondeo y maniobra, según el caso especificado en la estructura y niveles tarifarios.

c) Normas particulares de aplicación de la tarifa:

1. El cómputo del tiempo para la aplicación de la tarifa se calcula desde la fecha y hora exacta en que se autoriza el arribo de la nave (Recepción del Buque), hasta la fecha y hora exacta en que la nave zarpa definitivamente (Despacho del Buque).
2. Toda fracción de día será facturada como día completo, a las naves que permanezcan en las áreas de fondeo. Se considera un día a un periodo de 24 horas.
3. Para la solicitud y uso de fondeaderos, se seguirán los procedimientos, requisitos, condiciones y normas establecidos por cada Superintendencia.
4. La Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao podrá admitir el cambio de operación no comercial a comercial un día antes de que inicie operaciones comerciales el buque petrolero de propiedad y administrado/operado por Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana -EP FLOPEC-, con RUC No. 1768164300001, cuando haya ingresado primero a realizar trabajos de mantenimiento preventivo y/o correctivo, inspecciones y certificaciones a la nave, cambio de dotación y provisión de repuestos, por cada estadía en áreas de fondeo y/o maniobras.

Nota: Numeral 4 agregado por artículo 1 de Resolución No. 11, publicada en Registro Oficial 958 de 8 de Marzo del 2017 .

I.4.3. DEPÓSITO FLOTANTE:

a) Definición:

Se devenga por la puesta de la nave en el área de fondeadero, de la jurisdicción de cada Superintendencia, para fines comerciales, como es la carga o descarga y transferencia de hidrocarburos o gas.

b) Aplicación de la tarifa:

Dólares de los Estados Unidos de Norteamérica (USD) para tráfico internacional o de cabotaje, por metro eslora x día, y de acuerdo a lo que se indique en la estructura y niveles tarifarios.

c) Normas particulares de aplicación de la tarifa:

Para efectos de aplicación de esta tarifa, será facturado de acuerdo a las solicitudes de permiso de permanencia de la nave, hasta su salida total; en caso de periodos que excedan los 30 días, se aplicará cobros mensuales.

I.5. USO DE INFRAESTRUCTURA POR LA CARGA

I.5.1. CARGA EMBARCADA O DESEMBARCADA (LÍQUIDA O GASEOSA):

a) Definición:

Se devenga por la puesta a disposición de la nave: la infraestructura y facilidades del terminal, que permitan la carga, descarga y transferencia de hidrocarburos.

b) Aplicación de la tarifa:

Tráfico internacional y de cabotaje: La tarifa por carga líquida será facturada por barriles y la carga gaseosa por tonelada embarcada o desembarcada, de acuerdo a lo que se indica en la estructura y niveles tarifarios.

c) Normas particulares de aplicación de la tarifa:

1. A los efectos de aplicación de esta tarifa, el volumen de carga a facturar será el registrado en los "conocimientos de embarque o las guías de movilización de carga elaborados por "E.P. Petroecuador", según el caso, lo que será verificado posteriormente con los informes de "Reportes de medidas de tierra", emitidas por la Dirección Nacional de Hidrocarburos.

2. Los datos a que se refiere el párrafo anterior pueden ser verificados por la Superintendencia en cualquier momento.

II. TARIFAS ESPECÍFICAS:

II.1. REMOLCADORES

a) Definición:

Se devenga por la puesta a disposición de la nave o agente solicitante, los remolcadores con sus tripulaciones y equipos para las maniobras de fondeo, atraque, desatraque, amarre, desamarre, abarloamiento, desabarloamiento o remolque a la orden o especial.

El servicio de remolcadores, será suministrado por las superintendencias, y en caso de no disponer de ellos al ser requerido este servicio, será proporcionado por terceros autorizados temporalmente por la Superintendencia.

b) Aplicación de la tarifa:

Tráfico internacional: La tarifa por TRB.

Tráfico de cabotaje: La tarifa por hora, según se indica en la estructura y niveles tarifarios.

c) Normas particulares de aplicación de la tarifa:

1. La "Tarifa General" para tráfico internacional será cobrada por cada una de las maniobras definidas en el literal a) por el TRB de la nave.

2. La "Tarifa General" para tráfico de cabotaje será en función del "Tiempo de Servicio" empleado en cada una de las maniobras definidas en el literal a).

A los efectos de esta tarifa, se considera "Tiempo de Servicio" el transcurrido desde que el remolcador abandona su atracadero, hasta que regresa al mismo. Podrán computarse interrupciones de este tiempo, en el caso de servicios de atraque, desatraque, amarre, desamarre, abarloamiento, desabarloamiento, mientras el remolcador permanece "a la espera".

3. Para tráfico internacional y tráfico de cabotaje cuando los remolcadores permanezcan "a la espera" por causas imputables a la nave deberá facturarse por separado.

"Tiempo de Espera" se considera el transcurrido por el remolcador a la orden sin uso por causas imputables a la nave y

este tiempo se considerará como empleado en "Remolcador a la orden en terminal".

4. La tarifa "Remolcador a la orden" en terminal, se aplicará en todo caso que no sea maniobra de fondeo, atraque, desatraque, amarre, desamarre, abarloamiento, desabarloadamiento y en el que el remolcador no salga del área de maniobras de las Superintendencias (área establecida en su respectivo Reglamento de Operaciones).

5. La tarifa "Remolque especial" se aplicará cuando el remolcador opere fuera del área de maniobras y para lo cual, cada Superintendencia determinará en forma clara y por escrito cuál es su área de maniobras.

6. A la hora programada el remolcador zarpará del atracadero, y comenzará a computar su "Tiempo de Servicio", salvo que con una hora de anticipación como mínimo, el agente de la nave, comunique por escrito a la Superintendencia, el retraso de la maniobra.

7. Una vez que el remolcador se encuentre listo para el inicio de la maniobra de fondeo, atraque, desatraque, amarre, desamarre, abarloamiento o desabarloadamiento, reportará su posición al Práctico y/o Capitán de la nave para dar inicio a la misma. En caso de que transcurran hasta 30 minutos, sin que la maniobra se inicie por causas no imputables al remolcador, se computará este tiempo como "Tiempo de Espera", luego de lo cual el remolcador regresará a su atracadero y devengará por todo el resto del tiempo, la tarifa completa por el servicio solicitado.

8. La solicitud para requerir los servicios de remolcadores se ajustará al procedimiento, determinado por cada Superintendencia.

9. En caso de que una Empresa Privada requiera el servicio de los remolcadores de las superintendencias, por cuestiones comerciales siempre que haya disponibilidad de los mismos, se brindará el servicio solicitado y se cobrará un % del valor total facturado por la empresa privada por el servicio brindado.

10. Valor será cancelado a la respectiva Superintendencia por la Agencia Naviera que recibió el servicio de remolcadores de la empresa autorizada a proporcionar este servicio en forma temporal.

Nota: Numeral 10 sustituido por artículo 4 de Resolución Ministerial No. 84, publicada en Registro Oficial Suplemento 543 de 22 de Septiembre del 2021 .

II.2. LANCHAS/BOTES

II.2.1. LANCHAS

a) Definición:

Se devenga por la puesta a disposición de la nave o agente solicitante, la lancha con su tripulación en apoyo a las maniobras de fondeo, atraque, desatraque, amarre, desamarre, abarloamiento, desabarloadamiento y maniobras especiales.

Se faculta a las agencias y empresas privadas a ofrecer los regímenes de tripulación, vituallas, equipos y personal de compañías inspectoras de servicios, siempre que se encuentren autorizadas por las superintendencias y las unidades cumplan con las regulaciones internacionales de seguridad.

b) Aplicación de la tarifa:

Tráfico internacional y de cabotaje: Tarifa por hora de utilización del servicio, según se indique en la estructura y niveles tarifarios.

c) Normas particulares de aplicación de la tarifa:

1. Las superintendencias, prestarán el servicio de lanchas para apoyo de las maniobras de fondeo, amarre, desamarre, atraque, desatraque, abarloamiento, desabarloadamiento y maniobras especiales tales como recepción, despacho, transporte para autoridades y funcionarios estatales, recolección de basura, instalación de cercos flotantes, así como las que se presentaren.

2. La tarifa que aplicará la Superintendencia para estos casos, será la que consta respectivamente en las estructuras y niveles tarifarios para tráfico internacional o de cabotaje.

3. Para efectos de esta tarifa, se considera como "tiempo de servicio" el transcurrido desde que la lancha abandona su lugar de atraque/fondeo hasta que regresa al mismo.

4. Una vez que la lancha arribe al sitio donde apoyará a las maniobras de fondeo, amarre, desamarre, atraque, desatraque, abarloamiento o desabarloadamiento, reportará su posición al Práctico y/o Capitán de la nave para dar inicio a la misma. En caso de que transcurran hasta 30 minutos, sin que la maniobra se inicie por causas no imputables a la lancha, esta regresará a su atracadero y se devengará la tarifa completa por el servicio solicitado.

d) Régimen de tripulaciones, vituallas, equipos y personal:

1. Se faculta a la Agencia Naviera o Empresa Privada a ofrecer el régimen diurno y nocturno de tripulaciones, vituallas, equipos y personal de compañías inspectoras de servicios en las jurisdicciones de las Superintendencias de los Terminales

Petroleros, siempre que dispongan de las lanchas, las que deberán cumplir con las exigencias determinadas por la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, acorde a las especificaciones técnicas y de seguridad propuestas por cada Superintendencia.

2. Las empresas autorizadas a prestar este tipo de servicio, facturarán directamente a los usuarios los valores que correspondan por concepto del servicio devengado.

3. Cuando la agencia naviera o empresa privada autorizada, no pueda prestar el servicio, la Superintendencia lo realizará por medio de sus unidades.

II.2.2. BOTES

a) Definición:

Se devenga por la puesta a disposición de la nave o agencia solicitante, el bote, con su tripulación en apoyo a las maniobras de fondeo, atraque, desatraque, amarre, desamarre, abarloamiento, desabarloadamiento y maniobras especiales.

b) Aplicación de la tarifa:

Dólares de los Estados Unidos de Norteamérica (USD) para tráfico internacional y de cabotaje, por hora de utilización del servicio, o por viaje según el caso y como se indique en la estructura y niveles tarifarios.

c) Normas particulares de aplicación de la tarifa:

1. Las superintendencias, prestarán el servicio de bote para apoyo de las maniobras de fondeo, amarre, desamarre, atraque, desatraque, abarloamiento, desabarloadamiento y maniobras especiales tales como; recepción, despacho, transporte para autoridades y funcionarios estatales, recolección de basura, instalaciones de cercos flotantes, así como las que se prestaren.

2. La tarifa que aplicará la Superintendencia para estos casos, será la que consta respectivamente en las estructuras y niveles tarifarios para tráfico internacional o de cabotaje.

3. Para efectos de esta tarifa, se considera como "tiempo de servicio", el transcurrido desde que el bote abandona su lugar de atraque normal hasta que regresa al mismo.

4. Cuando el bote arribe al sitio donde apoyará las maniobras de fondeo, amarre, desamarre, atraque, desatraque, abarloamiento, y desabarloadamiento, se reportará al Práctico o Capitán para el inicio de la maniobra. En caso de que transcurran más de 15 minutos sin que se inicie la maniobra, por causas no imputables al bote, se considera como "a la espera" los 15 minutos transcurridos desde el momento de reporte al Práctico o Capitán, sin que se compute este tiempo.

II.3. PRACTICAJE

a) Definición:

Se devenga por la puesta a disposición de la nave, los servicios de asesoría de un práctico para las maniobras que realice en el terminal.

b) Aplicación de la tarifa:

Tráfico internacional y de cabotaje: La tarifa por TRB de la nave y por cada maniobra en la que participa el práctico, correspondiente a cada caso en particular, según se indique en la estructura y niveles tarifarios.

c) Normas particulares de aplicación de la tarifa:

1. El practica marítimo es un servicio portuario público y obligatorio, proporcionado por los prácticos de cada Superintendencia, en el caso de no contar con prácticos, podrá ser proporcionado a través de Operadoras Portuarias de Buque habilitadas por la Autoridad Competente de Practica (ACP) con el respectivo permiso de operación expedido por cada Superintendencia.

2. A los efectos de esta tarifa, se considerará como tarifa general por maniobra cada una de las siguientes: fondeo, atraque, desatraque, abarloamiento, desabarloadamiento, zarpe, amarre y desamarre a muelles, boyas o monoboyas según sea el caso.

3. Para los efectos de esta tarifa, cualquiera de las maniobras indicadas en el numeral anterior, no incluye el costo de transporte terrestre del Práctico desde su residencia u oficina hasta el muelle, ni el costo del transporte marítimo desde el muelle hasta el sitio de embarque y viceversa. Pero si comprende la totalidad del resto de los servicios tales como comunicaciones telefónicas o radiofónicas y trámites administrativos.

Cuando el servicio de Practica sea prestado a través de Operadoras Portuarias de Buque habilitadas por la Autoridad Competente de Practica (ACP) con el respectivo permiso de operación expedido por la Superintendencia, el coeficiente por maniobra para OPB incluye el costo de transporte terrestre del Práctico desde su residencia u oficina hasta el muelle; para el caso de Monteverde en la Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad y en el área de Punta Arenas en

la Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral, la agencia naviera y/o armador proporcionará el transporte terrestre para el Práctico de ida y vuelta, costos que serán cubiertos por estas empresas.

4. El práctico comenzará su desplazamiento con la suficiente antelación para estar al costado del buque antes de la hora fijada para el inicio de la maniobra; salvo que, la Agencia Naviera, notifique por escrito el retraso o suspensión de la maniobra a la Superintendencia. Si transcurridos más de treinta minutos desde la hora fijada para la maniobra, ésta no ha comenzado, se considerará "Falso Practicaje" y corresponderá abonar el 50% del total de la tarifa; debiendo hacerse una nueva solicitud de práctico para la maniobra.

5. Para la solicitud de prácticos y forma de prestación del servicio se seguirá el procedimiento que establezca cada Superintendencia.

6. En las maniobras que se realicen con buques que se imponga la tarifa mínima y en las maniobras que se declaren falsos movimientos, en las Superintendencias en las que el servicio puede ser prestado a través de Operadoras Portuarios de Buque, corresponde:

En Balao el 50% será para SUINBA y el 50% será para la o las OPB.

En La Libertad el 62.50% para SUINLI y 37.50% para la o las OPB.

En El Salitral el 64.79% para SUINSA y 35.21% para la o las OPB.

Nota: Literal c) reformado por artículo 1 de Resolución No. 36, publicada en Registro Oficial 991 de 25 de Abril del 2017 .

Nota: Literal c) reformado por artículo 1 de Resolución Ministerial No. 31, publicada en Registro Oficial 218 de 5 de Junio del 2020 .

Nota: Literal c) reformado por artículo 1 de Resolución Ministerial No. 79, publicada en Registro Oficial Suplemento 534 de 9 de Septiembre del 2021 .

II.4. SERVICIOS GENERALES

a) Definición:

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.

b) 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.

c) Normas especiales de aplicación de la tarifa:

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

2. Se colocarán cercos flotantes durante los operativos de carga y descarga cuando las condiciones oceánicas atmosféricas lo permitan.

3. De requerirse análisis de laboratorios que las superintendencias no puedan realizar, estos serán contratados a laboratorios para determinar niveles de contaminación y toxicidad causada por hidrocarburos se recurrirá a laboratorios especializados debidamente autorizados; servicio que será facturado directamente al involucrado.

II.5. REABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE BOC:

a) Definición:

El reabastecimiento de combustible o bunkers only call (BOC), es la operación que realizan las naves cuando recalán en un puerto con el objeto de abastecerse de combustible, para el consumo de sus máquinas, sin realizar operaciones comerciales de carga y descarga de productos.

Este servicio se devenga por la puesta a disposición de la nave, las instalaciones y área para fondeo, práctico, inspección de contaminación y recepción y despacho necesarios que permitan realizar la operación de bunkereo con seguridad (únicamente toma de combustible para máquinas principales).

En la Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad y en la Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral la tarifa de Reabastecimiento de Combustible BOC indicada en sus niveles tarifarios, no incluye el servicio de practicaje, el mismo que es un rubro independiente cuando se preste el servicio de Reabastecimiento de Combustible BOC, según lo indique la presente normativa y niveles tarifarios.

b) Aplicación de la tarifa:

Tráfico internacional y de cabotaje: dólares de los Estados Unidos de Norteamérica por TRB.

c) Normas particulares de aplicación de la tarifa:

1. La solicitud de facilidades, servicios o personal, comprendidos en estas tarifas, será calificada por la Superintendencia.

2. El uso de cercos flotantes es obligatorio en operaciones que impliquen el manejo de hidrocarburos, cuando las

condiciones del mar y el tipo de maniobras así lo permitan, calificada previamente por la Superintendencia.

3. De requerirse cualquier servicio durante la operación de bunkereo deberá coordinarse con la Superintendencia y la tarifa deberá ser aplicada dependiendo el servicio solicitado de acuerdo a lo que establezca la normativa, estructura y niveles tarifarios.

Nota: Literal a) reformado por artículo 1 de Resolución Ministerial No. 31, publicada en Registro Oficial 218 de 5 de Junio del 2020 .

Nota: Literal a) reformado por artículo 1 de Resolución Ministerial No. 79, publicada en Registro Oficial Suplemento 534 de 9 de Septiembre del 2021 .

II.6. PROTECCIÓN MARÍTIMA

a) Definición:

Se devenga por la puesta a disposición de la nave, los servicios de protección establecidos en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria.

b) Aplicación de la tarifa:

Para tráfico internacional y de cabotaje: Valor fijo por día o fracción.

c) Normas particulares de aplicación de la tarifa:

1. El servicio de Protección Marítima será brindado por el personal, embarcaciones y equipos de la Unidad de Protección de cada Superintendencia, mediante el control de accesos y medidas de protección marítima aplicadas durante la interface de la nave con la Superintendencia.

2. El cómputo del tiempo para la facturación de esta tarifa se establece desde la fecha/hora del fondeo de arribo, hasta la fecha/hora del zarpe.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

En el Terminal Petrolero de Balao, mientras se encuentren operativos los actuales remolcadores de propiedad de la E.P. PETROECUADOR, estos únicamente podrán efectuar: El transporte a las monoboyas de sus terminales petroleros (SOTE y TEPRE), del capitán de amarre y carga, personal de apoyo a las maniobras y sus equipos, apoyo a las maniobras de amarre y desamarre en lo que corresponde al remolque de mangueras y transporte de las tiras.

Estos remolcadores permanecerán a la orden mientras duren los operativos de carga y descarga de hidrocarburos.

SUPERINTENDENCIA DEL TERMINAL PETROLERO DE BALAO, LA LIBERTAD Y EL SALITRAL

ESTRUCTURA TARIFARIA PARA TRÁFICO INTERNACIONAL

Nota: Para leer Cuadro, ver Registro Oficial 636 de 08 de febrero de 2012, página 28.