

REGISTRO OFICIAL[®]

ÓRGANO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

SUMARIO:

Págs.

FUNCIÓN EJECUTIVA

ACUERDO:

MINISTERIO DE GOBIERNO:

MDG-SMS-DRMS-2024-0184-A Se aprueba el estatuto y se reconoce la personería jurídica de la organización religiosa Misión Cristiana de Avivamiento a las Naciones para Salvación, con domicilio en el cantón Guayaquil, provincia del Guayas 2

RESOLUCIÓN:

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS:

MTOP-SPTM-2024-0080-R Se aprueba el “Reglamento de Operaciones, Seguridad, Protección y Control de Contaminación para el Terminal Petrolero de la Libertad y Terminal Gasero de Monteverde aplicable al Tráfico Internacional y de Cabotaje” 7

Resolución Nro. MTOP-SPTM-2024-0080-R

Guayaquil, 16 de octubre de 2024

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

SUBSECRETARÍA DE PUERTOS, TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 82 de la Constitución de la República dispone que el derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Carta Magna y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes;

Que, el artículo 226 ibídem, prescribe 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 le sean atribuidas en la Constitución y la ley;

Que, el artículo 227 ibídem, dispone que 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 313 ibídem, establece: *“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. (...) 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”*;

Que, el artículo 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 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”*;

Que, mediante Acuerdo Ministerial 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 las competencias, atribuciones y delegaciones relacionadas

directamente con el manejo de los Terminales Petroleros, a través de las Superintendencias de Balao (SUINBA), La Libertad (SUINLI) y El Salitral (SUINSA);

Que, el Decreto Ejecutivo 723 de 09 de julio de 2015, publicado en el Registro Oficial No. 561 de 07 de agosto de 2015, establece en el numeral 1, *“Todas las relacionadas con el transporte marítimo y la actividad portuaria nacional, constante en leyes, reglamentos y demás instrumentos normativos, en especial las establecidas en los siguientes cuerpos legales: f) Ley de Régimen Administrativo de los Terminales Petroleros “; y, numeral 13: “El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, en su calidad de Autoridad Portuaria Nacional y del Transporte Acuático, tendrá las siguientes competencias, atribuciones y delegaciones: 13. La gestión de las competencias, atribuciones y delegaciones, relacionadas directamente con el manejo de los terminales petroleros”;*

Que, mediante Memorando No. MTOP-DDP-2024-743-ME de fecha 14 de octubre de 2024, la Directora de Puertos remite el informe técnico, en el que señala que la propuesta ha sido consensuada con el sector y se han realizado los ajustes dispuestos, manteniendo el principio de autoridad jurisdiccional aplicable a los terminales que operan en SUINLI, por lo que recomienda la aprobación del Reglamento de Operación de la Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad y sus anexos; y,

En uso de las facultades legales y atribuciones conferidas mediante Decreto Ejecutivo No. 723 de 09 de julio de 2015,

RESUELVE:

Art. 1.- Aprobar el **"REGLAMENTO DE OPERACIONES, SEGURIDAD, PROTECCIÓN Y CONTROL DE CONTAMINACIÓN PARA EL TERMINAL PETROLERO DE LA LIBERTAD Y TERMINAL GASERO DE MONTEVERDE APLICABLE AL TRÁFICO INTERNACIONAL Y DE CABOTAJE"** con su ANEXO "A y B" que incluye la “Matriz de seguridad para el ingreso, atraque y desatraque, amarre y desamarre, abarloamiento y desabarloamiento de las naves que operan en la Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad” y “Matriz de Tiempos de traslado y maniobra de los Remolcadores” respectivamente, anexas a la presente resolución.

Art. 2.- Deróguese la Resolución No. MTOP-SPTM-2018-0023-R, publicada en el Registro Oficial Edición Especial No. 465 del 28 de mayo de 2018.

Art. 3.- Del cumplimiento y ejecución de la presente Resolución se encargará la Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad.

Art. 4.- La presente Resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dada y firmada en Guayaquil, en el despacho del señor Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

Documento firmado electrónicamente

Abg. Bryan Andrade Alvarez

SUBSECRETARIO DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL

Referencias:

- MTOP-DDP-2024-744-ME

Anexos:

- octubre_14._borrador_resolución_ro.doc
- octubre_14._reglamento_de_operaciones.pdf
- mtop-ddp-2024-743-me.pdf

lc/rg



Firmado electrónicamente por:
**BRYAN ANDRADE
ALVAREZ**

REGLAMENTO DE OPERACIONES, SEGURIDAD, PROTECCIÓN Y CONTROL DE CONTAMINACIÓN PARA EL TERMINAL PETROLERO DE LA LIBERTAD Y TERMINAL GASERO DE MONTEVERDE APLICABLE AL TRÁFICO INTERNACIONAL Y DE CABOTAJE

ÍNDICE GENERAL

CAPÍTULO I

I. OBJETO Y DEFINICIONES

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

CAPÍTULO II

II. OPERACIONES MARÍTIMAS

II.1. Documentación

- II.1.1. Notificación de arribo
- II.1.2. Recepción y despacho
- II.1.3. Autorización de Libre Operación (ALO)
- II.1.4. Autorización para alijes y bunkereos
- II.1.5. Documentación exigida a los buques nacionales o extranjeros de tráfico Internacional.
- II.1.6. Arribo de un buque de otra bandera de tráfico internacional por primera vez al terminal
- II.1.7. Notificación de zarpe
- II.1.8. Zarpe de un buque de tráfico internacional o de cabotaje
- II.1.9. Documentación que deben llevar los buques para navegar en aguas jurisdiccionales
- II.1.10. Agencias navieras
- II.1.11. Documentación para el control de combustible
- II.1.12. Documentación para embarcaciones privadas
- II.1.13. Solicitud de servicios

II.2. Control de operaciones

- II.2.1. Operaciones marítimas
- II.2.2. Prioridades en los operativos
- II.2.3. Practicaje
 - II.2.3.1. Obligatoriedad del servicio de practicaje

- II.2.3.2. Capitán de Amarre y Control de Carga
- II.2.3.3. Situaciones de emergencia
- II.2.3.4. Sanciones por no usar Práctico
- II.2.3.5. Prestación de servicio
- II.2.3.6. Amarre/abarloamiento
- II.2.3.7. Desamarre/desabarloamiento

II.3. Áreas de fondeo y maniobras

- II.3.1. Área de operativos o maniobras
- II.3.2. Área de espera de prácticos
- II.3.3. Área de fondeo

II.4. Características de los buques que pueden operar en SUINLI

II.5. Capacidad de grúas de carga (CargoGear) para manipulación de las mangueras

II.6. Cables de remolque de emergencia (Fire Wires o Towing-off Wires)

II.7. Sistema de amarre

- II.7.1. Monoboya
- II.7.2. Boyas internacionales
- II.7.3. Boyas de Cautivo
- II.7.4. Boyas del muelle
- II.7.5. Muelle de Monteverde

II.8. Regulaciones para las naves durante su permanencia en SUINLI

II.9. Navegación y movilización de naves

- II.9.1. Prohibición
- II.9.2. Autorización para la movilización de las naves
- II.9.3. Maniobras de emergencia
- II.9.4. Notificación de movilización de naves
- II.9.5. Normas y reglamentación para uso de Remolcadores
- II.9.6. Uso de lanchas
- II.9.7. Falso movimiento

II.10. 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.3.1. Iluminación
- III.3.2. Máquinas
- III.3.3. Maquinarias auxiliares
- III.3.4. Aparatos, conexiones eléctricas y luces abiertas
- III.3.5. Válvulas de fondo y descargas fuera de borda
- III.3.6. Cables de emergencia para remolque (Fire Wires)
- III.3.7. Casco, chalecos salvavidas, zapatos antideslizantes, y equipo de protección
- III.3.8. Bote salvavidas y equipos de búsqueda y rescate
- III.3.9. Desamarre de un buque que está en proceso de carga o descarga
- III.3.10. Reportes del Capitán del buque
- III.3.11. Personal de Guardia
- III.3.12. Conexión y desconexión de mangueras
- III.3.13. Equipos portátiles de medición de gases
- III.3.14. Incendio

III.4. Normas específicas de seguridad

- III.4.1. Previas a la operación de amarre
- III.4.2. Durante la operación de amarre
- III.4.3. Durante la operación de desamarre

III.5. Normas complementarias de seguridad

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

III.7. Normas relativas a resoluciones de la Autoridad Jurisdiccional de SUINLI.

- III.7.1. Embarcaciones menores
- III.7.2. Mal tiempo
- III.7.3. Informe de novedades
- III.7.4. Infracción de las regulaciones de seguridad
- III.7.5. Personal autorizado

CAPÍTULO IV

IV. DE LA PROTECCION MARITIMA

IV.1. Generalidades

IV.2. Actividades de protección

IV.3. Control de accesos

IV.3.1. De personas

IV.3.2. De vehículos

IV.3.3. De embarcaciones

IV321. Embarcación sospechosa

IV322. Entregas logísticas

IV323. Prohibición/autorización v i s i t a s

IV324. Luces nocturnas

IV325. Sistemas principales

IV326. En maniobra de carga/descarga

IV327. Turnos de guardia

IV328. Maniobras de abarloamiento (de buque a buque)

IV34 Vigilancia del espejo de agua adyacente a la instalación portuaria

IV341. Patrullajes

IV342. Coordinaciones

IV343. Faenas de pesca

IV344. Personal autorizado

IV345. Informe de novedades

IV.3.5. Vigilancia de áreas restringidas**IV.4. Manipulación de provisiones****IV.5. Comunicaciones sobre protección****IV.6. Declaración de protección marítima****IV.7. Medidas especiales para incrementar la protección marítima****IV.8. Procedimientos para el interfaz con el buque****IV.9. Respuestas a los cambios en el nivel de protección****IV.10. Procedimientos en caso de evacuación****IV.11. Procedimientos en caso de incendio****IV.12. Procedimientos en caso de detección de explosivos****IV.13. Procedimientos en caso de secuestro o captura de un buque; utilización del buque como transporte de la intención de causar un incidente de protección; o utilización del buque propio como arma o como medio destructivo o para causar daños****IV.14. Infracciones de las regulaciones de protección**

IV.15. Normas complementarias

IV.16. Servicios no portuarios

CAPITULO V

V. DE LA PREVENCIÓN Y CONTROL DE CONTAMINACIÓN

V.1 Generalidades

V.1.1. Definiciones.

V.2 De la prevención

- V2.1. Certificado
- V2.2. Inspección
- V2.3. Conexión y desconexión de mangueras
- V2.4. Residuos de hidrocarburos
- V2.5. Descarga de hidrocarburos
- V2.6. Agua de lastre sucio o mezclas oleosas
- V2.7. Lastre segregado
- V2.8. Tanque de Lastre segregado
- V2.9. Recepción de residuos líquidos
- V2.10. Equipos para control contaminación a bordo de buques
- V2.11. Plan de emergencia a bordo
- V2.12. Basura de los buques

V.3. Del Control de Contaminación

- V3.1. Contaminación del mar por hidrocarburos o sustancias nocivas y perjudiciales

CAPITULO VI

VI. DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

- VI.1. Las cometidas por funcionarios de las agencias navieras
- VI.2. Las cometidas por el Capitán de la nave
- VI.3. Las cometidas por personal marítimo
- VI.4. Procedimiento para sancionar las infracciones

CAPITULO I

I. OBJETO Y DEFINICIONES

I.1 Objeto

El presente reglamento describe la competencia que tiene la Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad (SUINLI) como Entidad Portuaria, para regular el cumplimiento de las obligaciones y procedimientos operacionales, administrativos, de seguridad en las maniobras y apoyo en control de la prevención de contaminación y protección, que deberán observar las personas naturales o jurídicas que realizan cualquier maniobra o presten servicio, directa o indirectamente a los buques petroleros y gaseros, los propietarios de la carga y los usuarios en general, dentro de su jurisdicción.

I.2. Definiciones

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

Alije. - Operación de carga y/o descarga de hidrocarburos de un buque petrolero a otro.

Autorización de Libre Operación (ALO) o Autorización de Alije. - Documento oficial emitido por la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA), que permite operar a los buques de Bandera Nacional o Extranjera en el Terminal Petrolero para carga y descarga de hidrocarburo en fondeadero de Cabotaje o Fondeadero Internacional, debiendo ser conocido por la Superintendencia antes del arribo de la nave.

Fondeo: Es el área marítima definida dentro de la jurisdicción del Terminal Petrolero, donde se fondean los buques que arriban permanecen anclados temporalmente.

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

Bunkereos. - Maniobra de entrega de combustible de un buque a otro para consumo de máquinas principales y auxiliares.

Capitán del buque. - Oficial Mercante más alto en rango a bordo del buque, responsable de la seguridad, navegación y operación del Buque, así como del cuidado y seguridad de la carga, pasajeros y tripulación.

Capitán de Amarre y Control de Carga - CACC- Personal Marítimo Portuario que tienen bajo su responsabilidad, que las maniobras se realicen de manera segura tanto las operaciones de transferencia de hidrocarburos como las maniobras de amarre/abarloamiento que conllevan dicho operativo en la que intervienen una o más naves y que se realizan dentro de la jurisdicción del terminal petrolero.

Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP). - Disposiciones a las cuales se hace referencia en el Capítulo XI-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (enmendado); para la implementación del nuevo sistema internacional de medidas

destinadas a incrementar la protección marítima, permitiendo que buques e instalaciones portuarias cooperen para detectar y prevenir actos que supongan una amenaza para la protección en el sector del transporte marítimo.

DWT - Deadweight (Peso Muerto). - Es la diferencia expresada en toneladas, entre el desplazamiento del buque en agua de un peso específico de 1,025, correspondiente a la flotación de francobordo asignado de verano, y el desplazamiento del buque en rosca.

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

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

ETA - Estimated Time of Arrival. - Hora estimada de arribo.

IACS - International Association of Classification Societies. - Asociación Internacional de Sociedades Clasificadoras, compuesta por las 12 clasificadoras más importantes del mundo, contribuyen a la seguridad marítima a través de regulaciones y apoyo técnico, verificaciones de cumplimiento, e investigación y desarrollo en diseño y construcción de buques.

Inspector de Control de Carga y Seguridad (ICCS). - delegado de SUINLI para ejercer actividades de control en las operaciones de entrega y recepción de combustible para consumo de máquinas de la nave o en maniobras de alije. Medida preventiva de la contaminación a los buques que operan en el terminal marítimo (Técnicos control de Control de Contaminación).

Instalaciones del terminal. - Son las instalaciones que forman parte del terminal petrolero y del terminal gasero, 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. - Si la nave hubiere cumplido los requisitos legales según la Autoridad Sanitaria Nacional, la de Aduana y la de Migración, el Capitán de Puerto, o su delegado, declarará a aquella en libre plática.

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

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

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

D = Puntal

Operaciones Portuarias. - Se refiere a las maniobras relacionadas a la entrada, salida, fondeo, atraque, desatraque, amarre, desamarre y permanencia de naves en el ámbito territorial de una superintendencia de terminal petrolero.

OCPM-Oficial de la Compañía para la Protección Marítima. - Persona designada por la compañía para asegurar que se lleva a cabo una evaluación sobre la protección, que el plan de protección del buque

se desarrolla, presenta, implanta y mantiene; y, coordina con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y con el oficial de protección del buque.

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

OPIP-Oficial de Protección de las Instalaciones Portuarias. - Persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del plan de protección de la instalación portuaria, y para la coordinación con los OPBs y OCPMs.

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

Practicaje. - Es el servicio de asesoramiento que presta el Práctico del terminal petrolero al Capitán del buque, en los movimientos y maniobras dentro del área de jurisdicción del Terminal Petrolero de La Libertad, en el área de operación del Terminal o en las áreas asignadas.
Es toda maniobra que se ejecuta con una nave en puerto.

Práctico. - Es el Profesional autorizado por la ACP y ajenos a la dotación del buque que asesora al capitán en todo lo relativo a la navegación, a las maniobras, a la legislación y a la reglamentación nacional.

Registro sinóptico continuo. - Historial del buque referido a la información contenida en él.

SIGMAP. - Sistema de Gestión Marítima y Portuaria.

SITRAME. - Sistema de Información de Tráfico Marítimo Ecuador.

SUPPLIES. - Embarcación autorizada para abastecimiento a otra unidad.

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

CAPITULO II

II. OPERACIONES MARÍTIMAS

II.1. Documentación

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

La Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad efectuará el control de las operaciones portuarias y la seguridad en la ejecución de las maniobras, verificando los documentos y certificados nacionales e internacionales vigentes de los buques.

Todo buque petrolero y gasero que arribe a la jurisdicción de SUINLI estará representado por una Agencia Naviera domiciliada en la ciudad de La Libertad, que será la responsable de la coordinación de los servicios portuarios requeridos durante la permanencia de la nave en la jurisdicción.

II.1.1. Notificación de arribo

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

- Mensaje de Plan de Viaje (SP) de acuerdo al Sistema de Información de Tráfico Marítimo del Ecuador (SITRAME), 72 horas antes de su arribo al puerto;
- Información Adicional de Arribo (IAA) de acuerdo al SITRAME, como anexo al SP; y,
- Mensaje de Arribo/Final (FR), dos horas antes de su recalada al puerto de destino.

Las agencias navieras deberán reportar mediante correo electrónico a SUINLI, el ETA de las embarcaciones agenciadas, con 72 horas de anticipación al arribo, y mantendrán informada a SUINLI de los cambios que se generen.

A la notificación de su arribo, el Capitán del Buque comunicará a la Estación de Radio su ETA (Actual Time of Arrival), calado al arribo y procedencia.

II.1.2. Recepción y despacho

Para efectos de la recepción y despacho, se cumplirán las disposiciones emitidas por la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos y su Reglamento.

La recepción del buque por parte de las autoridades, se efectuará una vez que el buque esté fondeado y se le proveerá el servicio de los Técnicos de Control y Supervisores de Protección, cuyo traslado a través de Operadores Portuarios con el respectivo permiso de operación será de responsabilidad de la Agencia Naviera.

Todo buque petrolero y gasero después de obtenida la libre plática por la Autoridad Marítima, procederá a realizar las operaciones solicitadas a SUINLI.

II.1.3. Autorización de Libre Operación (ALO)

Todo buque de Tráfico Internacional de bandera extranjera deberá obtener previamente al arribo a la jurisdicción de SUINLI, la Autorización de Libre Operación y Autorización de Alije emitido por la DIRNEA para los siguientes casos:

Para el abastecimiento de combustible para consumo de máquinas, deberá contar con ALO para Bunkereo/Importación/Exportación, en las zonas autorizadas; y

- a) Para operar en el terminal petrolero, documento oficial que debe ser de conocimiento de SUINLI antes del arribo del buque, a través de la Agencia Naviera. Será válido únicamente para la operación que fue solicitada, bajo las condiciones e indicaciones que constan en dicho documento, en caso de realizar modificaciones deberá presentar un alcance.

El buque de tráfico internacional que ha recibido el ALO y/o que se encuentra en trámite para la obtención del mismo, al ingresar a aguas territoriales, se dirigirá directamente a la jurisdicción marítima de la Superintendencia, de acuerdo a lo dispuesto por el SITRAME.

II.1.4. Autorización para Alijes y Bunkereos.

Para los alijos entre 2 buques petroleros en Tráfico de cabotaje y de bandera nacional, se requiere la autorización de (DIRNEA).

Los buques petroleros en Tráfico de cabotaje de bandera nacional que entregan combustible sólo para consumo de máquinas (bunkereo), deberán solicitar a SUINLI, la autorización para este operativo mediante el Sistema de Gestión Portuaria con 12 horas de anticipación, y unidades multipropósitos (SUPPLIER) que cumplan con los requisitos establecidos por la Autoridad Portuaria Nacional, Autoridad Marítima y la ARCH.

II.1.5. Documentación exigida a los buques nacionales o extranjeros de Tráfico Internacional

El Capitán de la nave al momento de la recepción deberá presentar al personal de SUINLI, Sanidad y Migración los siguientes documentos:

- Permiso de zarpe del último puerto extranjero.
- Ship Particular
- Certificado Internacional de Tonelaje
- Manifiesto de carga.
- Rol de tripulación.
- Declaración marítima de sanidad.
- Last port
- Reporte de cambio de agua de lastre.

- Copias de los mensajes SITRAME enviados a la Costera Guayaquil.
- Documentación exigida a los buques petroleros de tráfico nacional

Las Agencias Navieras en representación de las naves de cabotaje deberán presentar los siguientes documentos originales al momento del arribo o en el tiempo máximo de dos horas, luego de la hora de fondeo:

- Solicitud de zarpe del último puerto.
- Rol de tripulación.
- Permiso de tráfico.
- Memorial de viaje.
- Guía de movilización y despacho marítimo de combustible (Petroecuador).
- Manifiesto de carga.

La Superintendencia no autorizará las operaciones portuarias a un buque si durante la recepción se comprueba alguna deficiencia o ausencia en la documentación oficial, particular que se informará a la Agencia Naviera; una vez superada la novedad, se procederá con las operaciones.

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

Cuando un buque de otra bandera internacional arribe por primera vez al Terminal Petrolero o al Terminal Gasero, a más de los requisitos anteriores, deberá presentar los siguientes documentos vigentes:

- Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.
- Certificado internacional de líneas de carga.
- Certificado internacional de arqueo.
- Certificado de clasificación.
- Documento de dotación mínima de seguridad.
- Certificado internacional de gestión de seguridad.
- Certificado emitido por la autoridad competente de que el buque tiene un seguro u otra seguridad financiera respecto al Convenio sobre Responsabilidad Civil por Daños por Contaminación de Hidrocarburos.
- Certificado internacional de protección del buque (Código ISPS).
- Documento de Cumplimiento - DOC.
- Libro registro de hidrocarburos: Parte I y Parte II.
- Libro de registro de basuras.
- Fecha de última prueba de carga efectuada a la pluma/grúas de carga.

Para el caso de buques gaseros, adicionalmente deberán presentar:

- Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.

II.1.7. Notificación de zarpe

Todos los buques nacionales y extranjeros independientes de su tráfico notificarán por medio del Capitán del Buque a Radio SUINLI con 2 horas de anticipación su zarpe, indicando el calado y destino, posterior el Práctico Marítimo de SUINLI realizará la maniobra de zarpe.

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

Posterior al zarpe de un buque petrolero o gasero, nacional o extranjero de tráfico internacional, presentará a la Superintendencia para información estadística y sustentos para cobros de servicios los siguientes documentos:

Buque en tráfico Internacional, presentará al Terminal Petrolero de La Libertad los siguientes documentos

- Solicitud y autorización de zarpe
- Manifiesto de carga.
- Lista de tripulación.
- 1 ejemplar de permiso de tráfico.
- Bunker Delivery Note (B.D.N.).
- Estado de hechos

Para obtener el zarpe de un buque petrolero en tráfico de cabotaje, se presentará al Terminal Petrolero de La Libertad los siguientes documentos:

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

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

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

- Patente de navegación o pasavante.
- Matrícula.
- Certificado de arqueo, avalúo y clasificación vigente.
- Certificado de inspección de seguridad vigente.
- Certificados internacionales vigentes.
- Libro bitácora.
- Los documentos señalados para la recepción y zarpe.

II.1.10. Agencias navieras

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

- Matrícula de operación de tráfico internacional.
- Matrícula de operación de tráfico de cabotaje.
- Nómina y número de matrícula de los agentes navieros autorizados a bordo de las naves.
- Garantía bancaria o póliza de seguro.

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

Las agencias navieras gestionarán ante SUINLI, en forma directa la ejecución de las siguientes actividades:

- a) Ingreso y salida de personal mercante.
- b) Ingreso de vehículos utilizados para el traslado de su personal y/o autoridades.
- c) Trabajos a bordo de los buques, realizado por la tripulación, que no requieran la participación de operadores portuarios.
- d) Para la obtención del permiso de ingreso a las instalaciones portuarias por primera vez; y cuando se requiera, deberá presentar la copia del Aviso de Entrada o de la planilla de aportes al IESS del mes anterior a su solicitud de ingreso, según corresponda, donde consten los nombres de quienes ingresarán, y el personal deberá presentar matrícula del personal de tierra original vigente.

II.1.11. Documentación para el control de combustible

Con el fin de dar cumplimiento a las normas establecidas para los procesos nacionales e internacionales de comercialización y control de combustibles, la SUINLI debe observar lo establecido en el Manual de Control de Combustible:

- 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.
- Control del bunkereo y alijes en los sitios autorizados.
- Control de las maniobras de alije.
- Control del abastecimiento de IFO.

II.1.12. Documentación para embarcaciones privadas

Toda embarcación que oferte servicios en el Terminal Petrolero de manera directa o indirecta en las maniobras de apoyo logístico a los buques petroleros o gaseros, deberá ser registrada anualmente por los respectivos armadores y/u operadoras en la Superintendencia, previa presentación de los siguientes requisitos:

- Matrícula anual.
- Certificado de gestión de seguridad.
- Permiso de tráfico marítimo.

- Certificado internacional de protección del buque.
- Póliza de seguro.
- Certificado de dotación mínima de seguridad.
- Nómina de la dotación con la respectiva matrícula.
- Características y datos técnicos de la embarcación.
- Documentación de internación temporal (si es del caso).

Las embarcaciones que por primera vez van a efectuar la oferta de servicios portuarios, una vez obtenida la Matrícula de Operador Portuario de la SPTMF, deberán pasar la inspección de medidas de seguridad a cargo de un delegado de Operaciones y Protección de la Superintendencia.

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

II.1.13. Solicitud de servicios

Las solicitudes de servicios por parte de las agencias navieras, serán canalizadas por medio del sistema de Solicitudes de las Agencias, mediante la página web de SUINLI con al menos 12 horas de anticipación, 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 de inicio de los Operativos, organizando las maniobras programadas por EP PETROECUADOR, solicitudes de las Agencias Navieras y Operadoras, emitiendo la Programación de maniobras en SUINLI. Estas se efectuarán de acuerdo a las siguientes disposiciones:

- Solicitudes de amarre/abarloamiento, se receptorán por el sistema de las Agencias y serán autorizadas por la Intendencia de Operaciones, y confirmadas con la estación de radio SUINLI por el canal de trabajo o vía telefónica, mínimo con 4 horas de anticipación.
- Solicitudes de desamarre, desabarloamiento serán confirmadas en la Estación Radio SUINLI a pedido del Capitán del Buque, mínimo 2 horas de anticipación, previa solicitud ingresada y aprobada en el sistema de las agencias.

Las solicitudes de los operativos según el requerimiento contendrán la siguiente información.

- Hora de inicio del operativo.
- Nombre del buque que solicita la maniobra.
- Sitio de amarre/abarloamiento.
- Nombre del Capitán de Amarre y Control de carga.
- Nombre de la segunda Nave (abarloamiento).
- Nombre del buque que recibe o entrega el producto
- Tiempo estimado de carga/descarga o alije.

II.2. Control de operaciones

II.2.1. Operaciones marítimas

En el área marítima de la jurisdicción de SUINLI, solamente se realizarán operaciones de carga, descarga y alije de hidrocarburos. En caso de requerir otro tipo de operación, el Capitán del buque o agente naviero deberá solicitar autorización por escrito a la Superintendencia, mínimo con 8 horas de anticipación.

II.2.2. Prioridades en los operativos

La Superintendencia a través de la Intendencia de Operaciones Marítimas; y ésta, a su vez a través de SUINLI Radio, comunicará a la agencia naviera la fecha y hora en que se iniciarán las respectivas maniobras.

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

II.2.3. Practicaje

Es un servicio público, que consiste en el asesoramiento del práctico marítimo, al Capitán de la nave en la realización de operaciones de movimientos y maniobras en el área de operación del terminal. Los prácticos deberán estar representados ante la Superintendencia por las Operadoras Portuarias de Buque, calificadas para brindar el Servicio de Practicaje

II.2.3.1. Obligatoriedad del servicio de practicaje

Toda nave de bandera nacional o extranjera que ingrese a realizar una maniobra u operativo en el área bajo la jurisdicción de SUINLI, se le proveerá un práctico de forma obligatoria, conforme a lo dispuesto en la normativa vinculante vigente.

Toda nave de bandera nacional menor a 500 TRB podrá solicitar los servicios de practicaje, con excepción a los buques tanqueros de hidrocarburos que obligatoriamente deberán contar con el servicio de practicaje.

II.2.3.2. Capitanes de Amarre y Control de Carga

Coordinará con el Práctico la posición del buque en la maniobra de amarre/abarloamiento, quedando bajo su responsabilidad las operaciones de carga y descarga de hidrocarburo, así como el control y seguridad de su ejecución. Asumirá el control de los remolcadores a la orden, una vez que el Práctico se desembarque. El Capitán de Amarre y Control de Carga permanecerá a bordo hasta la desconexión de manguera.

II.2.3.3. Situaciones de emergencia

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

II.2.3.4. Sanciones por no usar Práctico

Se solicitará el descargo a la Agencia representante de las naves que en el área de jurisdicción de la Superintendencia maniobren sin llevar Práctico a bordo, y se reportará a la Subsecretaría de Puerto y Transporte Marítimo y Fluvial la novedad presentada, así como a la Capitanía del Puerto para que se proceda en el ámbito de su competencia, de acuerdo a la base legal que les corresponda.

II.2.3.5. Prestación de servicio

El servicio de Practicaje Marítimo de SUINLI, se prestará durante todos los días del año, de acuerdo a las regulaciones operativas y de seguridad en la jurisdicción de SUINLI.

II.2.3.6. Amarre/abarloamiento

Las maniobras de amarre o abarloamiento se realizarán:

- En monoboya, en boyas de cautivo, boyas internacionales, en el muelle de Monteverde se realizarán en horario diurno, si las condiciones de tiempo y de seguridad del terminal lo permiten.
- En amarre a muelle de La Libertad, se realizarán en horarios diurnos y nocturnos de acuerdo a la pleamar.
- En abarloamientos, en horarios diurnos si las condiciones de tiempo y de seguridad del terminal lo permiten.

El Práctico Marítimo, iniciará la maniobra, luego de haber sido informado por el Capitán del buque, y por el Capitán de Amarre y Control de Carga, que se encuentran listas las tiras de amarre, el personal de apoyo, equipos y materiales necesarios, y confirmada la presencia en el área de los remolcadores que participarán en el operativo.

El Práctico Marítimo de SUINLI esperará 30 minutos por la información descrita en el párrafo anterior, luego de lo cual podrá registrar "FALSA MANIOBRA" y se desembarcará, comunicando a SUINLI de dicha novedad a través de la Estación de Radio e informará por escrito mediante su Operadora. Una vez solucionada la novedad que originó la suspensión de la maniobra, la agencia solicitará una nueva maniobra que se autorizará y coordinará de acuerdo a la disponibilidad de los servicios.

II.2.3.7. Desamarre/desabarloamiento

Las maniobras de desamarre y desabarloamiento se realizarán:

- En monoboya, con horario diurno y nocturno.
- En boyas internacionales, en boyas de cautivo y en muelle de Monteverde los desamarres solo con luz del día.

- En el muelle de La Libertad, en horario diurno y nocturno de acuerdo a la pleamar.
- Los desabarloadamientos, en horario diurno y nocturno, si las condiciones del tiempo y de seguridad del terminal lo permiten.

Para los desamarres y desabarloadamientos, la Agencia Naviera/Capitán de la embarcación solicitará a Radio SUINLI la presencia del Práctico, una vez que el buque se encuentre listo.

El Práctico luego de encontrarse a bordo, esperará hasta 30 minutos para iniciar el desamarre/desabarloadamiento, y si por algún motivo este no se realizara, registrará FALSA MANIOBRA, la cual será imputable al responsable de la demora; excepto si el Capitán de amarre y control de carga, informará que existe causa justificada, debiendo ser registrada en el Reporte de practica, y debiendo ser informada a la Superintendencia por su Operadora.

II.3 Área de Fondeo y Maniobra

II.3.1 Área de operativos o maniobras

El área donde los buques petroleros y gaseros ejecutan operativos o maniobras como arribo, fondeo, amarre, desamarre, abarloadamiento y desabarloadamiento, zarpe y otros de ser necesario, está dentro de las siguientes coordenadas geográficas:

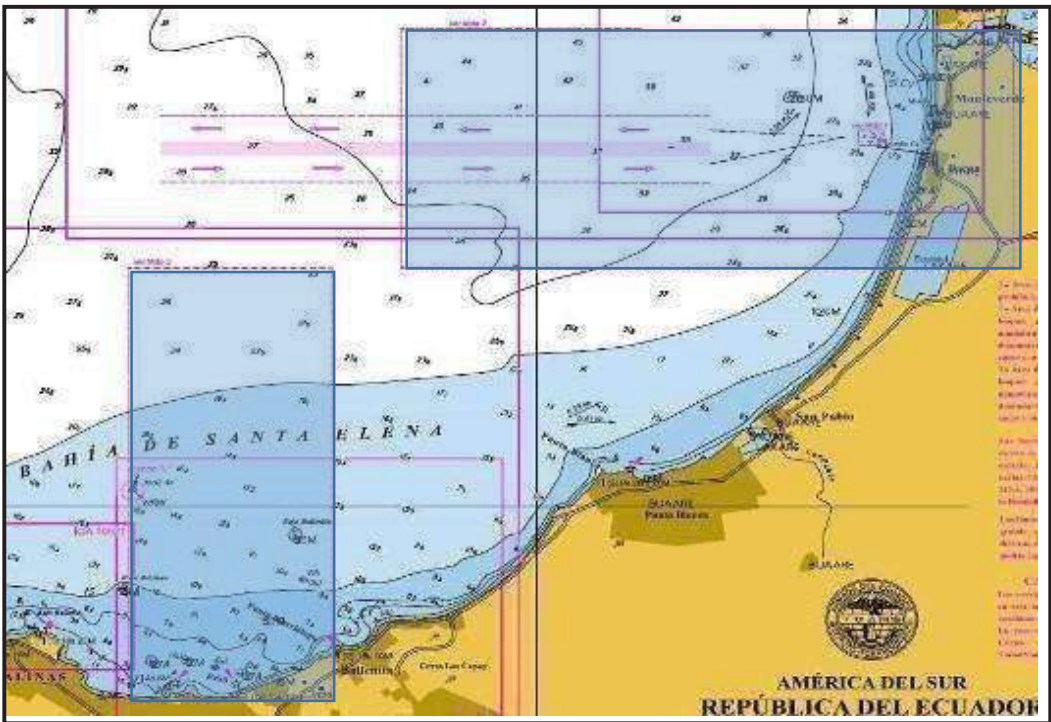
Área de La Libertad:

Latitud	02°06'00" S	Longitud	80°56' 00" W
Latitud	02°06'00" S	Longitud	80°53' 00" W
Latitud	02°13'12" S	Longitud	80°56' 00" W
Latitud	02°13'12" S	Longitud	80°53' 00" W

Área de Monteverde:

Latitud	02°02'00" S	Longitud	80°52' 00" W
Latitud	02°02'00" S	Longitud	80°43' 00" W
Latitud	02°06'00" S	Longitud	80°52' 00" W
Latitud	02°06'00" S	Longitud	80°43' 00" W

Los recuadros marcados con azul señalizan la totalidad del Área correspondiente de la Jurisdicción de la Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad.



Esta señalización está detallada en la Carta Náutica I.O.A. 105 del Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador.

II.3.2 Área de Espera de Práctico

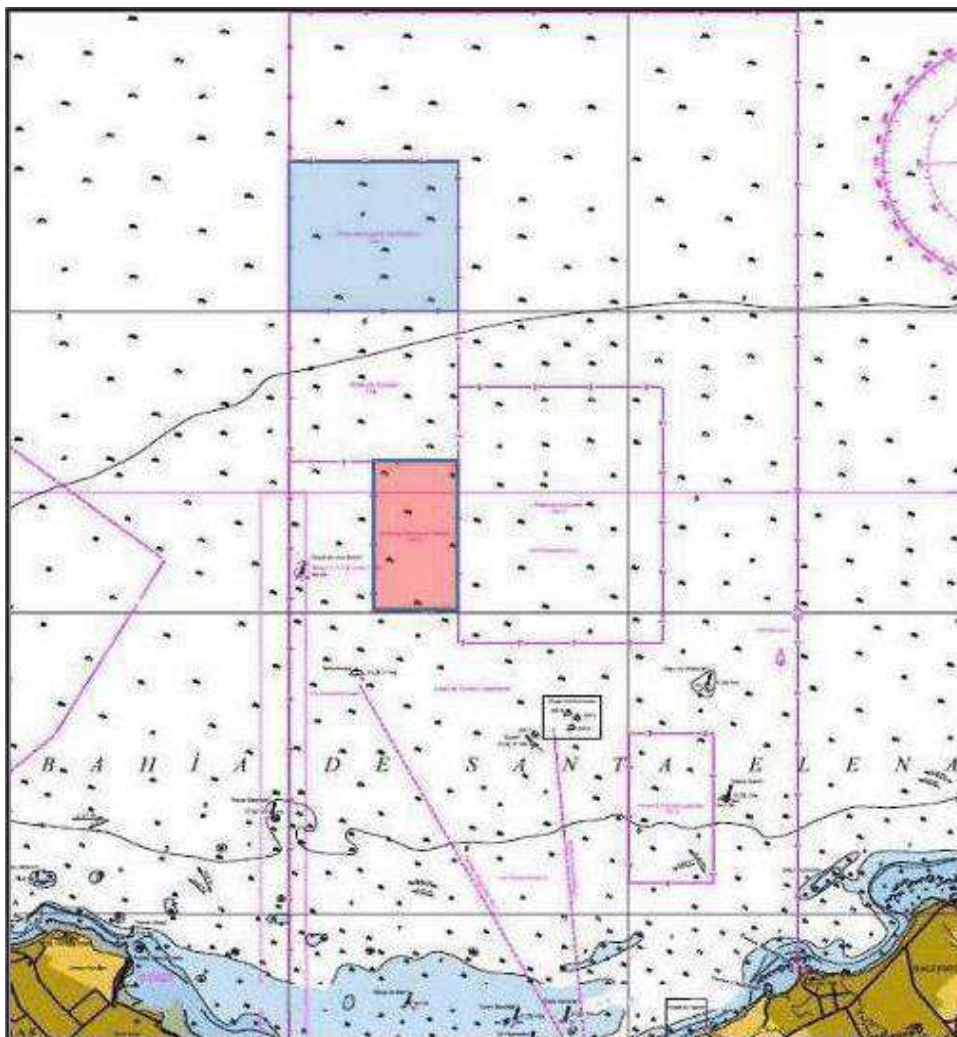
Rada de La Libertad:

Para buques de más de 15 metros de calado, dentro de las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud 02° 07'00" S Longitud 80° 56'00" W Latitud 02°
07'00" S Longitud 80° 55'00" W Latitud 02° 08'00" S
Longitud 80° 56'00" W Latitud 02° 08'00" S Longitud 80°
55'00" W

Para buques de menos de 15 metros de calado, dentro de las siguientes coordenadas:

Latitud	02° 09'00" S Longitud	80° 55'30" W
Latitud	02° 09'00" S Longitud	80° 55'00" W
Latitud	02° 10'00" S Longitud	80° 55'30" W
Latitud	02° 10'00" S Longitud	80° 55'00" W



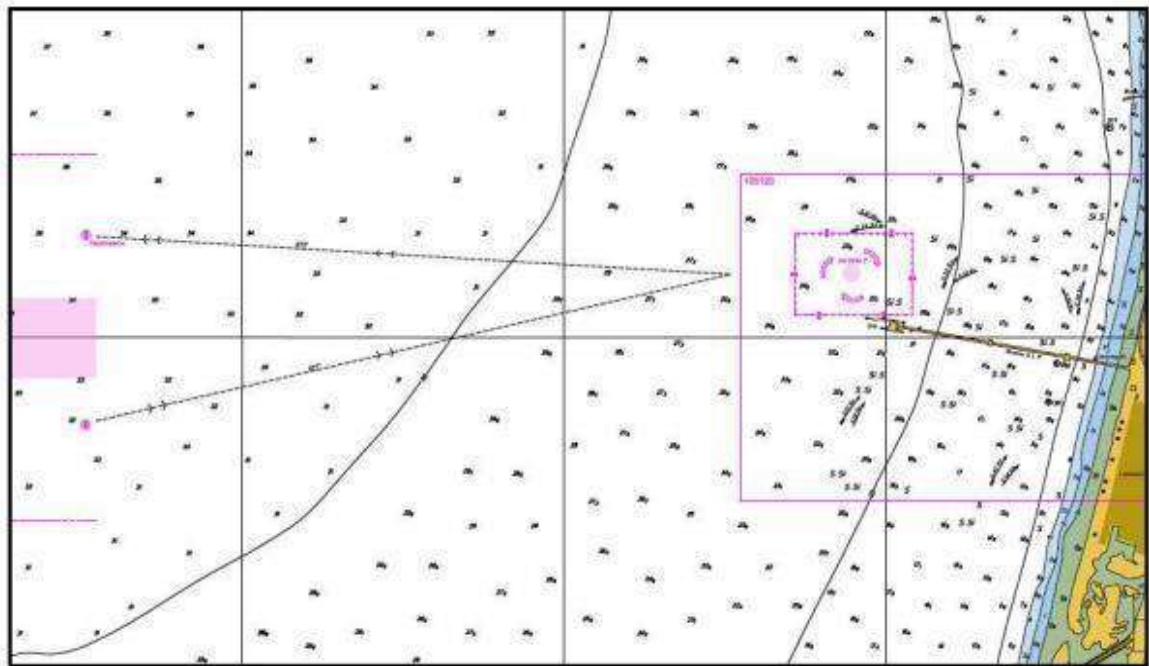
Recuadro Azul: Área espera de Práctico No.1, buques más de 15 metros de Calado. Recuadro Rojo: Área espera de Práctico No.2, buques de menos de 15 metros de calado.

Esta señalización está destallada en la Carta Náutica I.O.A. 1052 del Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador.

Área de Monteverde:

Punto de espera de Práctico

Punto de embarque:	Latitud 02° 04'16.046 " S	Longitud	80° 47'29.223" W
Punto de desembarque:	Latitud 02° 03'41.261 " S	Longitud	80° 47'29.144" W



Como ayuda a la navegación para la aproximación al muelle de Monteverde, se tiene señalizada un Esquema de Separación de Tráfico, donde también está señalizada la posición sugerida para el embarque y desembarque del Práctico.

Esta señalización está destallada en la Carta Náutica I.O.A. 1051 y I.O.A. 10512 del Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador.

Profundidad del área: > a 30 metros

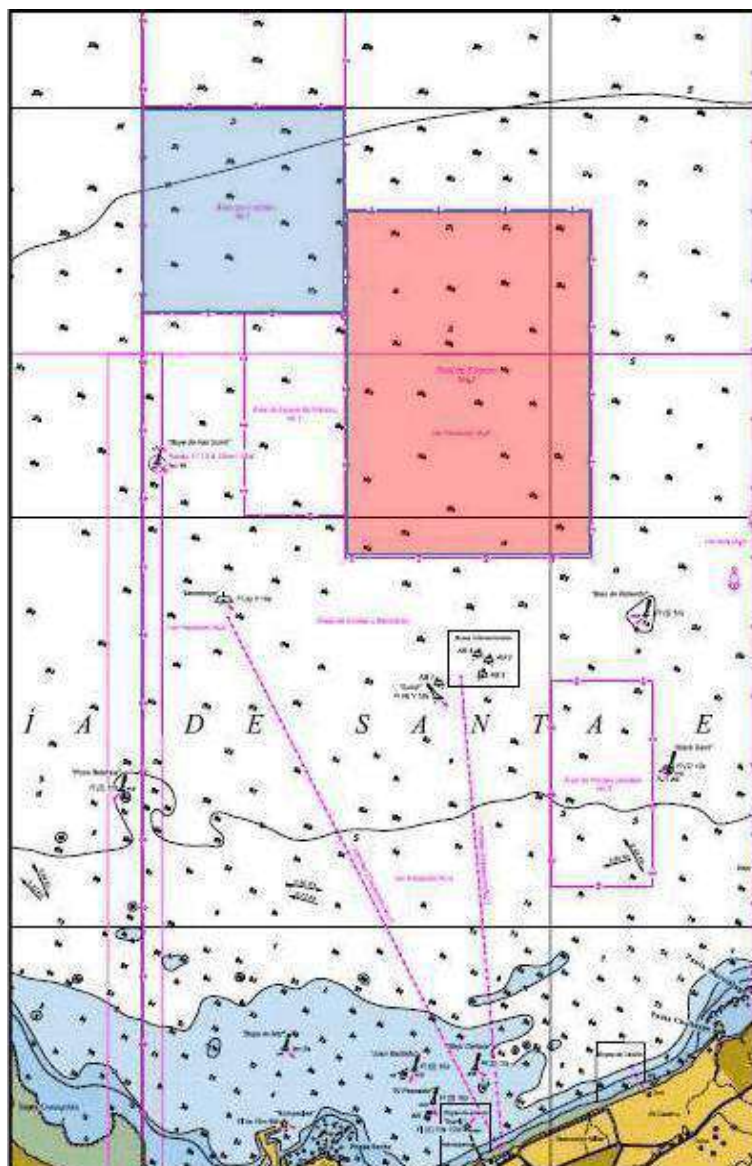
II.3.3 Área de fondeo

Rada de La Libertad: Para buques de más de 15 metros de calado, dentro de las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud	02° 08'00"	S Longitud	80° 56'00" W
Latitud	02° 08'00"	S Longitud	80° 55'00" W
Latitud	02° 09'00"	S Longitud	80° 56'00" W
Latitud	02° 09'00"	S Longitud	80° 55'00" W

Para buques de menos de 15 metros de calado, dentro de las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud	02° 08'30" S	Longitud	80° 55'00" W
Latitud	02° 08'30" S	Longitud	80° 53'48" W
Latitud	02° 10'12" S	Longitud	80° 55'00" W
Latitud	02° 10'12" S	Longitud	80° 53'48" W



Recuadro Azul: Área de fondeo No.1, buques más de 15 metros de calado. Recuadro Rojo: Área de fondeo No.2, buques de menos de 15 metros de calado.

Esta señalización está detallada en la Carta Náutica I.O.A. 1052 del Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador.

Para buques de cabotaje, dentro de las siguientes coordenadas geográficas:

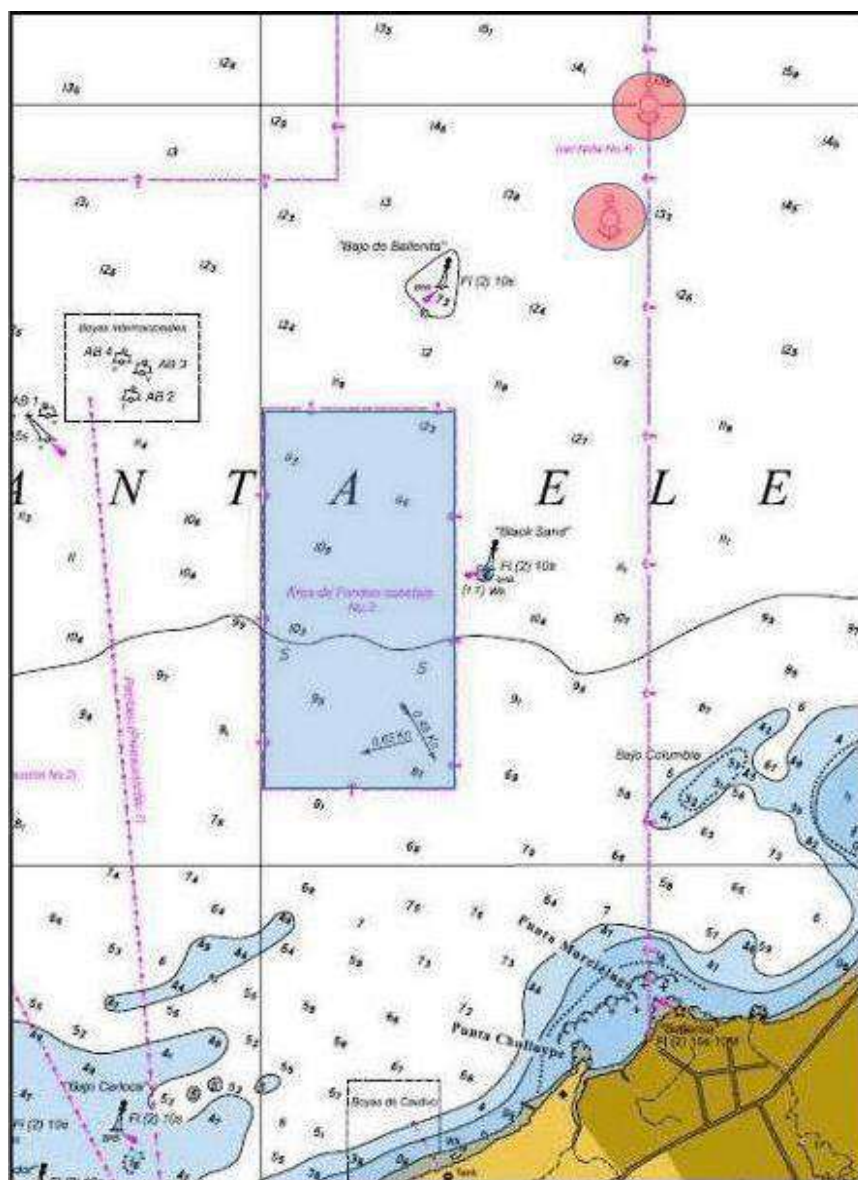
Latitud	02° 10'48" S	Longitud	080° 54'00" W
Latitud	02° 10'48" S	Longitud	080° 53'30" W
Latitud	02° 11'48" S	Longitud	080° 53'30" W
Latitud	02° 11'48" S	Longitud	080° 54'00" W

Profundidad en el área: varía de 8.3 metros a 11.3 metros

Para buques que van a realizar trabajos en caliente:

Latitud	02° 10' 18" S	Longitud	80° 53' 06" W
Latitud	02° 10' 00" S	Longitud	80° 53' 00" W

Profundidad en el área: 13 metros



Recuadro Azul: Área de fondeo para buques de Cabotaje.

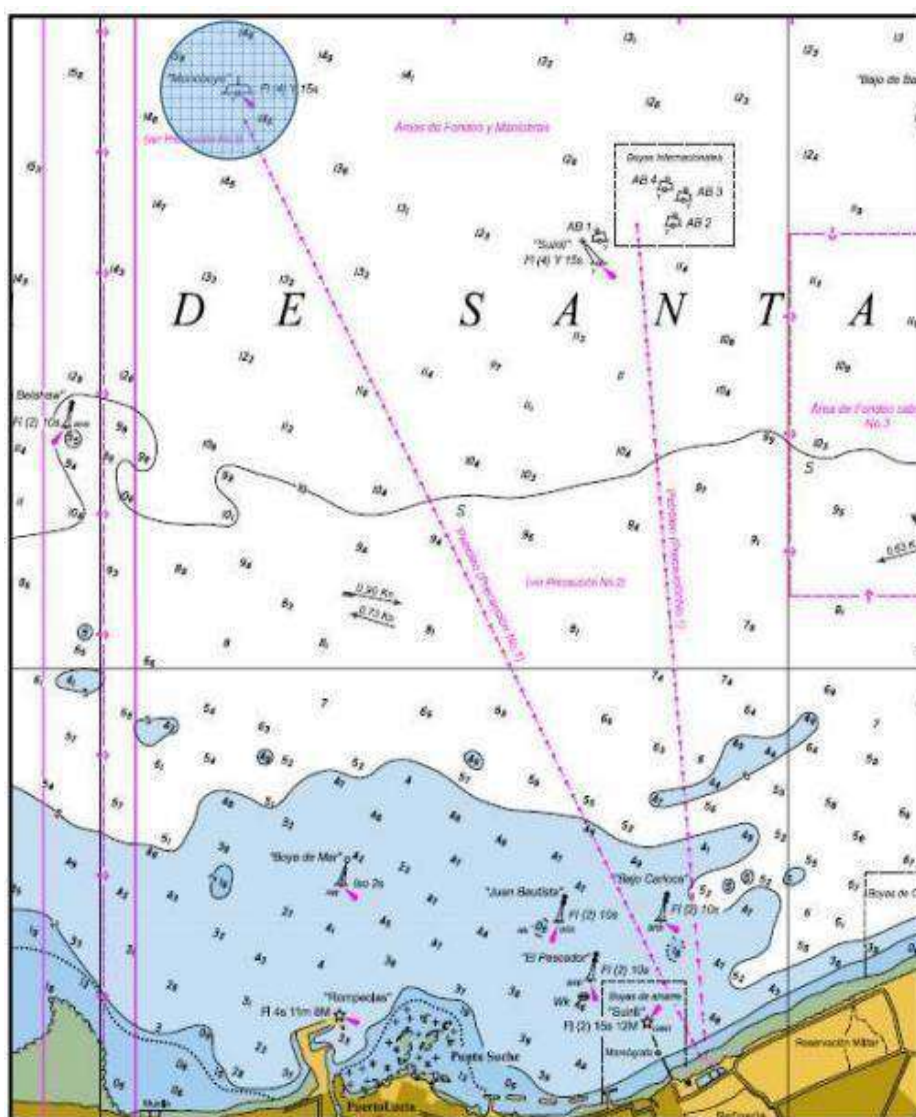
Círculos Rojos: Áreas designadas para trabajos en Caliente.

Esta señalización esta detallada en la Carta Náutica I.O.A. 1052 del Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador.

Profundidad en el área: 31 metros

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

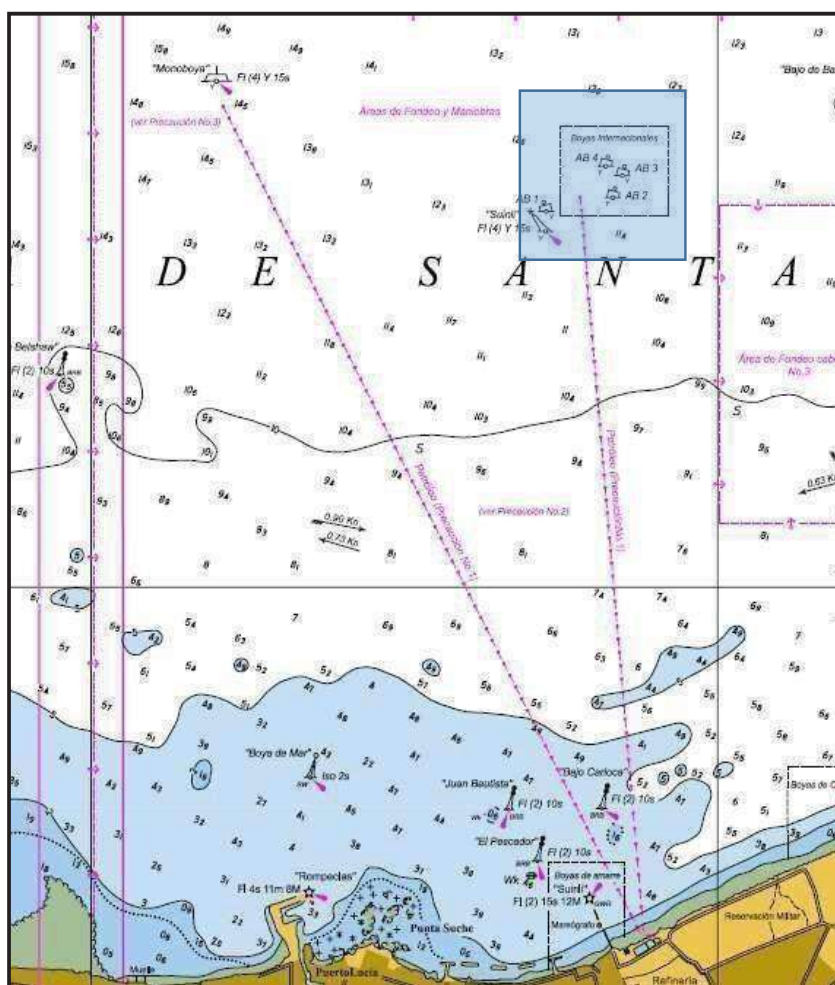
- **Monoboya:** Los buques petroleros para realizar maniobra de descarga en la monoboya deben tener un peso muerto (DWT) máximo de 45.000 TPM, eslora total máximo de 184 metros y calado máximo de 12 metros.



La precaución No. 3 que indica la carta náutica, hace referencia a que “Se restringe la navegación alrededor de la **Monoboya** en un radio centrado de 1000 yardas de su posición”.

Esta señalización está detallada en la Carta Náutica I.O.A. 1052 del Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador.

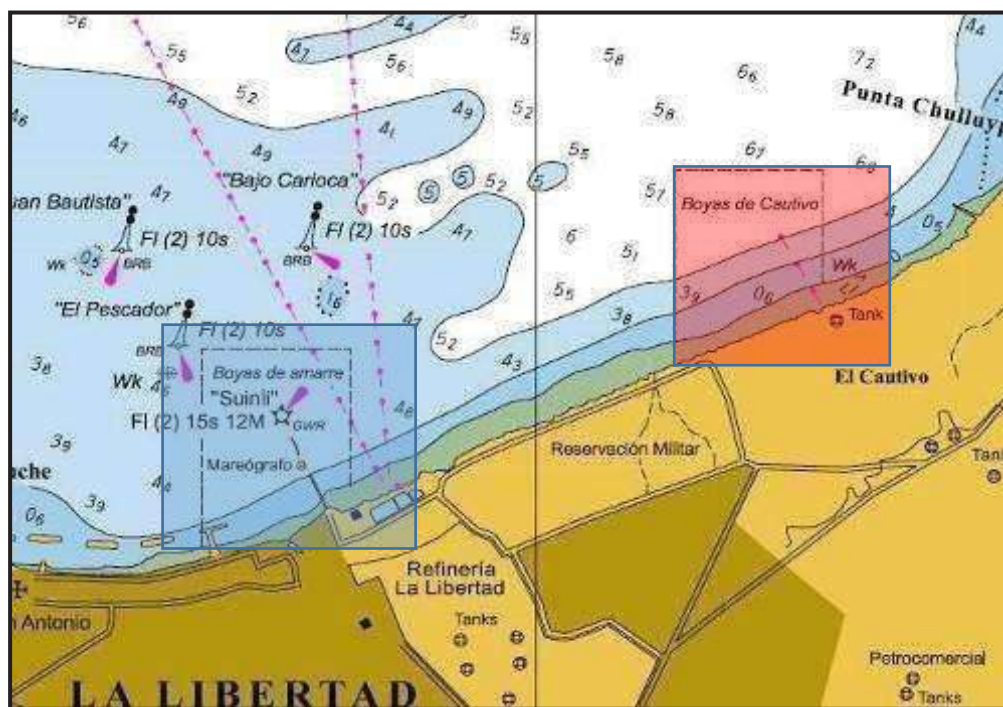
- **Boyas internacionales:** Los buques petroleros para realizar maniobras de carga/descarga en boyas internacionales, deben tener un peso muerto máximo de 40.000 TPM, eslora total máxima de 204 metros, y calado máximo d 10.5 metros.



Esta señalización está detallada en la Carta Náutica I.O.A. 1052 del Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador.

- **Boyas de Cautivo:** Los buques petroleros para realizar maniobras de carga en estas boyas, deben tener un peso muerto máximo de 4.500 TPM, eslora total máxima de 106 metros, manga máxima de 16.4 metros, y calado máximo de 6 metros.

- **Boyas del muelle:** Los buques petroleros para realizar maniobras de carga y descarga en estas boyas, deben tener un peso muerto máximo de 4.500 TPM, eslora entre perpendiculares de 120 metros, calado 5.8 metros y manga máxima de 18 metros.

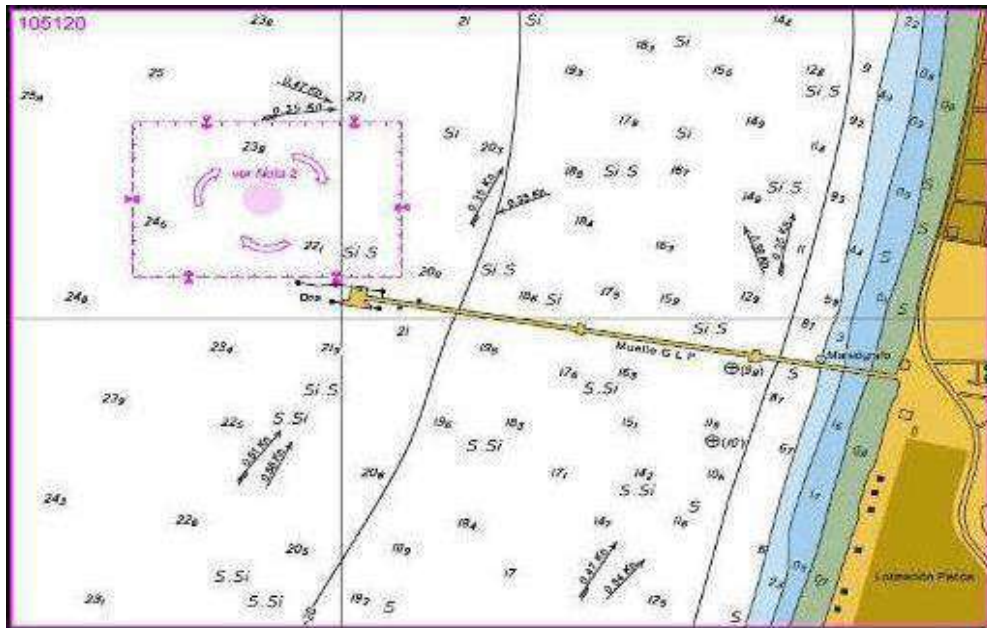


Recuadro Azul: Área de maniobra Boyas del Muelle.

Recuadro Rojo: Áreas de maniobra Boyas de Cautivo

Esta señalización está destallada en la Carta Náutica I.O.A. 1052 del Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador

- **Muelle de Monteverde:** Los buques gaseros para realizar maniobras de descarga deberán tener un peso muerto de entre 25.000 hasta 75.000 toneladas, eslora de 214.5 metros hasta 280.5 metros, la medida mínima del cuerpo paralelo es de 90 metros con el buque en lastre o descargado, calado máximo de 14.4 metros y mínimo 8 metros de franco bordo.



La nota indica área destinada para giro, se prohíbe fondear.

Esta señalización está detallada en la Carta Náutica I.O.A. 1051, I.O.A 10512 e I.O.A 105120 del Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador

II.5. Capacidad de grúas de carga (Cargo Gear) para manipulación 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).

II.6. Cables de remolque de emergencia (Fire Wires o Towing-off Wires)

Los buques deben contar con dos cables de emergencia contruidos de acero galvanizado, que cumplan con la norma ISO 4344 o similar.

II.7. Sistema de amarre

Los buques petroleros y gaseros deben disponer de un sistema de amarre adecuado, de acuerdo al sitio de amarre, con los siguientes requerimientos mínimos:

II.7.1. Monoboya

(Buques de hasta 45.000 TPM): 1 tira de amarre de 220 metros de longitud con una resistencia a la rotura mínima (Breaking Strength; BS) de 60 -70 toneladas y de 38- 40 mm de diámetro, aseguradas en los respectivos tambores o en bitas. El buque debe llevar una tira de amarre similar de respeto para posible situación de emergencia.

Disponer de dos bitas de suficiente resistencia y construidas de preferencia con la norma ISO 3913, donde se asegurará el buque con estrobos de cable y grilletes proporcionados por Petroecuador.

II.7.2. Boyas internacionales

(Buques de hasta 40.000 TPM): 10 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 50 – 60 Toneladas y de 26-28 mm de diámetro, aseguradas en los respectivos tambores o en bitas, adicional, el primer cabo que pase por la boya en proa babor y popa centro (crujía) debe contar con una rabiza de nylon de 25 mm de diámetro y 4 metros de largo. Más dos tiras de respeto para reemplazo en caso de rotura. Total 12 tiras de amarre.

II.7.3. Boyas de Cautivo

Disponer de por lo menos 3 tiras de amarre en proa y 3 en popa. Todas las tiras de amarre deben tener un largo de 220 metros.

II.7.4. Boyas del muelle

Disponer de por lo menos 3 tiras de amarre en proa y 3 en popa. Todas las tiras de amarre deben tener un largo de 220 metros.

II.7.5. Muelle de Monteverde

(Buques de hasta 75.000 TPM): 16 tiras de amarre de 220 mts. de longitud con una resistencia a la rotura mínima (Breaking Strength) de 120 toneladas y 78 -80mm de diámetro aseguradas en los respectivos tambores o en las bitas. Más 4 tiras de respeto. Total 20 tiras de amarre.

II.8. Regulaciones para las naves durante su permanencia en la jurisdicción de SUINLI

Todo movimiento dentro de la jurisdicción de SUINLI, deberá ser autorizado por el Superintendente o a su vez el Intendente de Operaciones Marítimas.

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 el Terminal.

En caso de siniestro o emergencia, todas las embarcaciones dentro de la jurisdicción deberán ponerse a disposición de la Autoridad Marítima y Portuaria. Esto incluye situaciones como varaduras, colisiones, incendios, vías de agua, o cuando haya riesgo de garreo.

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

Los buques deben contar con la Dotación Mínima para mantener las condiciones operativas y poder maniobrar por sus propios medios. La seguridad física, del material y personal serán responsabilidad del Capitán.

En caso que un buque se encuentre en emergencia y el Superintendente disponga un cambio de fondeadero, y este 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, contratando los servicios de terceros, de ser necesario.

Los daños causados por las naves a boyas, instalaciones e infraestructura del terminal a embarcaciones de la Superintendencia, serán de responsabilidad del Armador o el Operador, según corresponda. El incidente será informado a la Autoridad Marítima y Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

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

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

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

II.9. Navegación y movilización de naves

II.9.1. Prohibición

Ninguna nave que opere dentro de la jurisdicción de la Superintendencia del terminal petrolero, podrá realizar maniobras portuarias, sin la autorización de la Superintendencia.

II.9.2. Autorización para la movilización de las naves

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

- Emergencia en el área 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.9.3. 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.9.4. Notificación de movilización de naves

Todo movimiento de naves incluyendo en ellas a remolcadores y lanchas estará bajo el control de la Superintendencia del terminal; para lo cual, tanto el Práctico como el Capitán o Patrón de la nave comunicarán sus movimientos a Radio SUINLI.

II.9.5. Normas y reglamentación para uso de Remolcadores

El servicio de remolcadores en los terminales petroleros será brindado por la Superintendencia; en caso de no disponer de estas embarcaciones o que las mismas se encuentren imposibilitadas por cualquier motivo, será brindado de manera indirecta, por un Operador Portuario debidamente habilitado por la SPTMF, quien deberá contar con el permiso de operación suscrito con la Superintendencia.

El Intendente de Operaciones Marítimas de la Superintendencia asignará los remolcadores que participarán en la maniobra de apoyo a la nave, de acuerdo a la Matriz de Seguridad aprobada por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Fluvial, y elaborada según el tonelaje y características de las naves; así como, a los requerimientos operativos de la maniobra y condiciones de tiempo y mar. Considerando como prioridad los remolcadores de SUINLI; y luego, el listado de remolcadores de Operadores Portuarios disponibles, respetando el 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 Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad; y tiene por objeto disponer el uso de remolcadores, y establecer criterios de seguridad obligatorios para todas las maniobras.

Los Terminales de la jurisdicción de SUINLI cuentan con parámetros relativos a condiciones oceanográficas, meteorológicas y de tráfico marítimo promedio, que fueron obtenidos para la elaboración de la “MATRIZ DE SEGURIDAD PARA EL INGRESO, ATRAQUE Y DESATRAQUE DE NAVES, QUE OPERAN EN LA JURISDICCION DE SUINLI” y que se adjunta al presente Reglamento como “Anexo A”. Las disposiciones consideradas en el Anexo A, han sido determinadas según el lugar de operación de que se trate, y definen la capacidad de halada/empuje mínimo requerido (Bollard Pull) aplicable a los buques que necesiten ser asistidos.

Cumplimiento de normas:

Todos los remolcadores que prestan servicio de asistencia, deben haber obtenido la habilitación correspondiente que los autoriza para ello. Además, considerando las operaciones con carga peligrosa (IMO) en esta jurisdicción, se deberán cumplir con estándares de seguridad internacional.

La Intendencia de Operaciones previo al cumplimiento de la revisión de los requisitos establecidos en las Normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador, establecidos por la SPTMF, realizará

la Inspección de seguridad del Remolcador, reporte de operatividad necesario para autorizar la asistencia a las maniobras dentro de la jurisdicción de SUINLI.

1. Todos los remolcadores que prestan el servicio de asistencia en esta Jurisdicción, deberán contar con certificación de clase, expedido por una Sociedad de Clasificación debidamente inscrita, autorizada y reconocida por la Autoridad Marítima.
2. Todos los remolcadores que participen en maniobras de asistencia deben haber sido diseñados para tal fin, y contar con dos ejes de propulsión independientes.
3. Los remolcadores que presten el servicio de asistencia deben contar por lo menos con un equipo de combate de incendios, que les permita auxiliar de forma adecuada a las naves asistidas teniendo en cuenta su carga y puntal de diseño.
4. Los remolcadores que presten el servicio de asistencia en la jurisdicción se deberán someter a las pruebas de bollard pull cada tres años, o cuando la Autoridad lo considere necesario, mismo que serán emitidos por un operador portuario de servicios conexos debidamente autorizado para esa actividad por la Autoridad Portuaria Nacional.
5. Para verificar las pruebas de Bollard Pull se deberá contar con una comisión técnica conformada por representantes de: Subsecretaría de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial, Superintendencia del Terminal Petrolero de Libertad, Armador, OPSC autorizado y demás participantes autorizados con antelación por el Armador y Autoridad Portuaria.
6. No podrán tener más de 15 años de construcción y tener al menos doble propulsión. (No se exigirán las condiciones establecidas respecto a los 15 años de construcción a las OPB que cuenten con remolcadores que ingresaron al país cumpliendo con la normativa legal que estaba vigente a la fecha de su ingreso).
7. Tener aprobado el registro del último dique por parte de la Autoridad Marítima Nacional en el plazo establecido dentro de la normativa legal vigente.
8. Los remolcadores de asistencia están obligados a mantener vigente un seguro de P&I (Protección and Indemnity) con una cobertura de al menos 30 millones de dólares, con la finalidad de cubrir posibles daños a terceros ocasionados durante su operación.

Requisitos Obligatorios de Seguridad:

Para toda maniobra de asistencia, se establecen las siguientes normas de seguridad de obligatorio cumplimiento:

1. Mantener las defensas de los remolcadores completas y en buen estado, para evitar producir daños en el casco de la nave asistida. La acción de empuje se debe ejercer sobre las áreas del casco de la nave asistida, diseñadas y dispuestas para tal fin.
2. Mantener los cabos suficientes y en buen estado, que cumplan las normas de diseño estipuladas en el numeral 14 del presente artículo.

3. El control de las máquinas debe ser directo desde el puente.
4. El gancho de remolque debe estar dotado de un sistema operativo de liberación rápida, para poder soltar el remolque cuando sea necesario.
5. Debe mantenerse puertas y portillos cerrados durante el tiempo de duración de la maniobra.
6. No ejecutar trabajos de rasqueteo, soldadura, corte o cualquier otro que pueda generar llama, chispas o calor, durante la maniobra.
7. Mantenerlas estufas que produzcan llama apagadas, durante las maniobras.
8. Apagar los radares cuando se encuentre a una distancia de 50 metros del buque asistido.
9. Colocar en modo de recirculación el sistema de aire acondicionado.
10. Las chimeneas y tubos de escape deben tener ataja llamas.
11. No encender en cubierta motores de gasolina o motobombas.
12. La certificación de la Carga de Rotura Mínima CRM del cabo de maniobra de remolque debe ser como mínimo, dos (2) veces la capacidad de halada del remolcador medida en toneladas de bollard pull – TBP.

De la Operación:

Previo a la ejecución de la maniobra, el Patrón del remolcador(es) comunicará al Práctico de turno, que está en posición y listo para el inicio de la misma.

Una vez finalizada la maniobra, el, o los remolcadores que hayan participado en la misma, no podrán retirarse del área hasta recibir la orden del Práctico.

En monoboya, los buques petroleros mientras permanezcan en operativo de carga/descarga, deberán mantener un “remolcador a la orden”, por seguridad y para controlar oportunamente cualquier incidente de contaminación, el mismo que permanecerá a órdenes del Capitán de Amarre y Control de Carga, hasta la finalización de la maniobra de desamarre.

En el muelle de Monteverde deberá permanecer un “remolcador a la orden” durante toda la descarga hasta el desamarre del buque. El remolcador permanecerá fondeado en el lugar delimitado por el Terminal Gasero para asistir al Terminal en caso de ser requerido.

Durante las maniobras de amarre o desamarre, y las operaciones de carga o descarga en condiciones de mal tiempo o mar gruesa, si se requiere la presencia de remolcadores adicionales, el Práctico o el

Capitán de Amarre y Control de Carga, en común acuerdo con el Capitán del buque, deberán solicitar la autorización a la Superintendencia

La facturación del servicio, se realizará en función de lo reportado por el patrón del remolcador en los Reportes del Servicio de Remolcador, debidamente avaladas por Radio SUINLI. En el Anexo B, se detallan los tiempos de desplazamiento máximos autorizados por la Autoridad hacia las áreas de maniobra.

De comprobarse negligencia o desobediencia a las órdenes del Práctico o Capitán de amarre y control de carga, durante la ejecución de la maniobra, la Operadora representante será la responsable por los daños y perjuicios causados por el Patrón del remolcador.

De producirse un retraso superior a treinta minutos en la presentación del remolcador para prestar el servicio, el Práctico lo hará constar en la bitácora del buque tanque, notificará a SUINLI Radio. El Agente naviero del buque o representante quedarán en libertad de solicitar los servicios de un nuevo remolcador y no se reconocerá el costo del servicio no suministrado.

En caso de presentar alguna novedad relacionada a la prestación del servicio, el Patrón del remolcador involucrado deberá comunicar inmediatamente a Estación de Radio lo sucedido y a través de la operadora se informará formalmente a SUINLI, quien posteriormente comunicará a la Autoridad Marítima para que en el ámbito de sus competencias realice las gestiones pertinentes.

II.9.6. Uso de lanchas

La Superintendencia prestará el servicio de lanchas para apoyo de las maniobras de fondeo, amarre, desamarre, abarloadamiento, desabarloadamiento y maniobras especiales tales como recepción, despacho, traslado de Autoridades, Prácticos y funcionarios estatales, traslado, instalación, colocación y desplazamiento de cercos flotantes, 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 operadores portuarios autorizados por la Superintendencia.

En caso de presentar alguna novedad relacionada a la prestación del servicio, el Patrón de la lancha involucrado deberá comunicar inmediatamente a Estación de Radio lo sucedido y a través de la operadora se informará formalmente a SUINLI, quien posteriormente comunicará a la Autoridad Marítima para que en el ámbito de sus competencias realice las gestiones pertinentes.

En el caso de suspensión temporal para la operación, SUINLI, a través de su Intendencia de Operaciones Marítimas, se encargará de verificar y evaluar el estado operativo de la lancha para su habilitación.

Las lanchas deberán cumplir lo establecido por la Autoridad Marítima para este servicio.

II.9.7. Falso movimiento

Una maniobra podrá ser suspendida o postergada y será declarado FALSO MOVIMIENTO por una de las siguientes causas:

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

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

- Visibilidad reducida a menos de media milla.
- Velocidad del viento superior a 20 nudos.
- Estado de Mar con ola de 1,5 metros de altura.
- Marejada con olas de más de 1.5 metros.
- Lluvia sostenida con vientos y mar agitado.

EL FALSO MOVIMIENTO será declarado en el área de maniobra, de común acuerdo entre el Práctico, el Capitán del buque y el Capitán de amarre y control de carga, especificando las causas que motivaron dicha decisión, debiendo registrarse en el Reporte del Servicio de Practicaje y en la bitácora de abordaje, e informar a SUINLI Radio.

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

II.10. Obligatoriedad de los servicios

Los usuarios del Terminal Petrolero, obligatoriamente deberán utilizar los servicios que presta la Superintendencia, de acuerdo a lo reglamentado en la Normativa y Estructuras Tarifarias para las Superintendencias de los Terminales Petroleros del Ecuador, para tráfico internacional y tráfico de cabotaje.

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), la regulación nacional (LONSEA) se cumplirá lo establecido en los siguientes numerales:

III.2. Prohibición de maniobras

- Quedan prohibida las maniobras que no son autorizadas por la Superintendencia en el área de esta jurisdicción.
- Quedan prohibidas las faenas de pesca o cualquier otra maniobra no autorizada por la Superintendencia en el área de su jurisdicción.
- No se permitirá la presencia de embarcaciones menores ajenas a las actividades de carga en la monoboya, sistemas de amarre y carga.
- Se prohíbe el embarque o desembarque de personal, materiales y equipos, durante los operativos o maniobras.
- Las maniobras de abarloado para los operativos de alije o bunkereo, efectuarán únicamente con el buque tanque fondeado y anclado.
- En las maniobras de carga y descarga no se permitirá realizar ninguna reparación que imposibilite salir de su amarradero o fondear de inmediato en caso de emergencia.
- Una vez realizado el zarpe del buque por parte del Práctico Marítimo deberá dirigirse a su destino, todos los servicios deben ser considerados antes de la maniobra de zarpe.

III.3. Normas generales de seguridad

III.3.1. Iluminación

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

III.3.2. 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.

III.3.3. Maquinarias auxiliares

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

III.3.4. 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".

III.3.5. 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 y será verificado por el Técnico de Control y Contaminación de SUINLI, 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 del buque (Sewage Plant), y del sistema separador de aceite del Departamento de Máquinas, deben permanecer cerradas y aseguradas con candado, durante la estadía del buque en puerto.

III.3.6. Cables de emergencia para remolque (Fire Wires)

El buque tanque deberá colocar en la amura y aleta por la banda opuesta a la que está operando, cables de emergencia para que puedan ser usados en cualquier momento para maniobra de remolque de emergencia.

III.3.7. Casco, chalecos salvavidas, zapatos antideslizantes, y equipo de protección

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.

III.3.8. Bote salvavidas y equipos de búsqueda y rescate

Los botes salvavidas y el equipo de búsqueda y rescate de las embarcaciones deberán estar listos para ser empleados en todo momento para emergencias.

III.3.9. Desamarre de un buque que está en proceso de carga o descarga

Un buque será desamarrado si se cumplen una o más de las siguientes condiciones a solicitud del Capitán del buque, Capitán de Amarre y Control de Carga:

- Velocidad del viento superior a 20 nudos.
- Corrientes sobre los 2 nudos de velocidad.
- Marejadas fuertes que impidan su permanencia.
- En caso de incendio a bordo.
- Cualquier otra condición que, al criterio técnico-profesional del Capitán del Buque, del Capitán de Amarre y Control de Carga, se considere peligrosa para las instalaciones del terminal y de la nave.

III.3.10. Reportes del Capitán del buque

Los capitanes de los buques están obligados durante su permanencia a reportar a la Superintendencia, a través de SUINLI 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 la monoboya, 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 tanque o del terminal que se encuentre de guardia bajo los efectos de alcohol o drogas.
- Inoperatividad, deterioro, mal funcionamiento de la máquina principal, auxiliar, equipo o material requerido y necesario para el próximo operativo que afecte a la seguridad del terminal o de la propia nave.

III.3.11. Personal de Guardia

El Capitán de la nave organizará los turnos de guardia de la tripulación durante las operaciones de carga/descarga, debiendo este ser suficiente para cualquier maniobra de emergencia que fuere necesaria.

El rol del personal; sus turnos de guardia y descanso, deben ser colocados en un lugar visible, y serán verificados por el Inspector de Seguridad de la Superintendencia.

III.3.12. Conexión y desconexión de mangueras

La conexión y desconexión de mangueras será efectuada bajo la responsabilidad y dirección del Capitán de Amarre y Control de Carga.

El buque proporcionará personal suficiente para operar el winche de carga y maniobrar la pluma/grúa de carga de acuerdo al requerimiento del Capitán de Amarre y Control de Carga.

El Técnico de Control y Contaminación de SUINLI, previo a la conexión de manguera, pasarán la inspección de acuerdo a la lista de chequeo correspondiente y verificará que las barreras se encuentren

en la posición correspondiente de acuerdo al operativo. En caso de detectarse deficiencias estas deben ser corregidas de inmediato por el buque, antes del inicio del operativo.

De igual manera controlará que la conexión o desconexión de mangueras se efectúen siguiendo las normas de seguridad estándar aplicables para este proceso.

III.3.13. Equipos portátiles de medición de gases

El buque tanque debe disponer de siguientes equipos, listos para ser usados:

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

Para cargas que tengan sulfuro de hidrogeno (H_2S), el buque debe contar con por lo menos un indicador para el personal de guardia del buque que se encuentre en cubierta. El terminal también debe dotar a su personal de este equipo de protección.

III.3.14. Incendio

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 La Libertad a través de Radio SUINLI, debiendo activar inmediatamente el zafarrancho contra incendios permaneciendo en esta condición hasta controlar el mismo y minimizar los daños causados.

III.4. Normas específicas de seguridad

III.4.1. Previas a la operación de amarre

El Técnico de Control y Contaminación de SUINLI, realizará previo al amarre del buque tanquero, la inspección de acuerdo a los formatos y listas de chequeo de seguridad.

Para el embarque de las autoridades, prácticos, Capitán de Amarre y Control de Carga y personal marítimo, se usará una escala combinada de acceso al buque tanque. 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, y se exigirá que una retenida esté disponible para el control del movimiento del material.

III.4.2. Durante la operación de amarre

Para el empleo de los winches y cabrestantes de proa en los operativos de amarre a la monoboya, se deberán utilizar señales visuales convencionales entre el Capitán de Amarre y Control de Carga y el personal de abordó.

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

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 la tira mensajera se utilizará 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 Capitán de Amarre y Control de Carga y las embarcaciones que participan en la maniobra, será en el canal 09.

III.4.3. Durante la operación de desamarre

Previo al desamarre la nave debe haber probado que el sistema de amarre se encuentre listo para el desamarre.

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.
- Con todo el personal del buque y del terminal que participan en la maniobra de desamarre en su sitio y únicamente con la autorización del Práctico, el Capitán del buque dispondrá la prueba de máquinas.

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

III.5. Normas complementarias de seguridad

Los radios portátiles, calculadoras, 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, de igual manera el empleo de radares, solo en caso de emergencia, únicamente el Capitán del buque con el conocimiento del Capitán de Amarre y Control de Carga, autorizará transmitir por un lapso limitado.

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

En cualquier circunstancia es prohibido fumar a bordo de las embarcaciones menores, remolcadores y Monoboyas. 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 y de las embarcaciones, en idioma español o inglés.

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

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

Para la lista de Chequeo de Seguridad Buque-Tierra se utilizará el formato establecido en el ISGOTT. La lista de chequeo de seguridad será efectuada en forma conjunta por el Inspector de Control de Carga y Seguridad de SUINLI y el Oficial designado del buque.

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

Las operaciones sean de carga o descarga se suspenderán por cualquiera de los siguientes motivos:

- Cuando se presenten tormentas eléctricas, vientos fuertes sostenidos mayores de 20 nudos, corrientes hasta los 2 nudos de velocidad y/o marejadas.
- Derrames o escapes de todo tipo de producto en cualquier parte del sistema descarga, sea del buque o del terminal.
- Conato de incendio.
- Accidentes personales.
- Cuando no existan las condiciones mínimas de seguridad requeridas por la Superintendencia de La Libertad, detalladas en el presente reglamento, las mismas que afecten a la seguridad de las operaciones.

La Superintendencia emitirá el Comunicado Oficial de la suspensión de las operaciones en la Jurisdicción de SUINLI, con informes recurrentes de la Operador de Prácticos Marítimos que se encuentra de Turno sobre las condiciones del mar, que será socializada a la Comunidad Marítima.

III.7. Normas relativas a resoluciones de la Autoridad Jurisdiccional de SUINLI.

El personal que labora en el área marítima del terminal petrolero y gasero, 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 y gasero, deberán cumplir con las normas de seguridad establecidas por SOLAS (Seguridad de la Vida Humana en el Mar).

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.

Las comunicaciones entre la autoridad marítima local, terminales marítimos, buque tanque 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.

III.7.1. Embarcaciones menores

Solamente las embarcaciones menores autorizadas por la Superintendencia del Terminal Petrolero, por la naturaleza de las actividades podrán acoderarse a las naves que están en las boyas, monoboya, y abarloados.

III.7.2. Mal tiempo

En caso de mal tiempo, el Intendente de Operaciones del Terminal, luego de recibir el reporte y asesoramiento del Práctico, informará al Superintendente, quien suspenderá las operaciones en el terminal, y ordenar de ser necesario el desamarre del buque y su salida a mar abierto mientras subsista el mal tiempo, comunicando correo electrónico a las agencias navieras, autoridades competentes; y de la misma forma informará la ejecución normal de las operaciones en el terminal, una vez que hayan mejorado las condiciones meteorológicas en el área.

III.7.3. Informe de novedades

Cualquier persona que observe violaciones a las normas de seguridad en el buque, informará de inmediato a la Superintendencia esta novedad.

III.7.4. Infracción de las regulaciones de seguridad

En caso de incumplimiento de las presentes regulaciones, el Superintendente podrá ordenar la suspensión de las maniobras, quedando el Terminal petrolero libre de toda responsabilidad por daños y perjuicios que puedan producirse.

A bordo de todo buque tanque que opere en la jurisdicción se prohíbe el uso y consumo de alcohol y drogas.

III.7.5. Personal autorizado

Personal de la SUINLI controlará que únicamente las personas autorizadas de las agencias navieras, operadores portuarios, compañías verificadoras, técnicos y operadores de PETROECUADOR, aborden las embarcaciones que apoyan las operaciones de los buques durante su permanencia en el terminal.

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 Superintendencia, 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 Unidad de Protección la respectiva autorización para el embarque de un personal eventual que va a cumplir una actividad a bordo de una nave surta en el terminal petrolero o gasero. 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 y gasero tramitarán la autorización de embarque de sus funcionarios, inspectores y personal marítimo, como se indica en el párrafo anterior y cumplir 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 de SUINLI, estará bajo la Autoridad Marítima, así como de la Superintendencia y sujeta a las leyes y reglamentos vigentes.

CAPITULO IV

IV. DE LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

IV.1. Generalidades

Por disponer el Terminal Petrolero de instalaciones de alto valor e importancia estratégica y debido a las características de la carga que se maneja, toda persona, buque tanque o embarcaciones que ingresen al Terminal Petrolero, deberán cumplir con lo dispuesto, en el Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP), y las siguientes regulaciones de protección:

Todo buque internacional que ingrese al área de la jurisdicción de esta Superintendencia será sometido a una revisión de los documentos que demuestran que el buque tiene las verificaciones y certificaciones que manda el código PBIP; y además, se verificará la vigencia del Certificado Internacional de Protección del Buque (International Ship Security Certificate - ISSC).

El cumplimiento de las consideraciones generales y las particulares que se detallan a continuación, serán verificados por el personal de protección de la Superintendencia, y la responsabilidad de su cumplimiento corresponde al Capitán de la Nave y al Oficial de Protección del buque.

Todo servicio y actividad portuaria estará amparada en lo que disponen las Normas que Regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador, como Normativa Nacional Portuaria.

IV.2 Actividades de protección

La Superintendencia efectúa las siguientes actividades de protección:

- Controlar el acceso a la instalación portuaria de personal interno, agencias navieras, operadores portuarios y tripulación.
- Autorizar los accesos al buque por tierra y agua.
- Supervisar y controlar que los servicios portuarios únicamente sean provistos por Operadores Portuarios calificados, habilitados y que cuenten con Permiso de Operación vigente.
- Revisar los víveres y suministros que vayan a ser entregados al buque con previa autorización.
- Vigilar la instalación portuaria, incluidas las zonas de fondeo y de boyas de amarre.
- Vigilar las zonas restringidas mediante rondas periódicas a fin de que ingresen únicamente personal autorizado.
- Supervisar la manipulación de las provisiones del buque vía marítima.
- Garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección.

- Controlar las embarcaciones menores que transitan en el área circundante a los muelles y amarraderos.
- Procurar la obtención de información que permita determinar las medidas preventivas para evitar la materialización de posibles amenazas.
- Monitorear 24/7 mediante cámaras de vigilancia todas las áreas y actividades contempladas dentro de la jurisdicción.

IV3. Control de accesos

IV31. De personas

No podrán ingresar a la instalación portuaria o abordaje de los buques las personas que no demuestren su identidad o confirmen el propósito de su visita cuando se les solicite, de igual manera las personas con claros síntomas de haber consumido bebidas alcohólicas en exceso.

Las personas que utilizando las facilidades de la instalación portuaria deseen trasladarse hasta los buques (M/T), deberán respaldar su interés con la respectiva solicitud tramitada por la Agencia Naviera que representa los intereses del buque.

Todas las personas serán sometidas al registro físico y el de sus efectos personales para evitar el ingreso de materiales no autorizados: armas, explosivos, drogas, licores, etc.

No se permitirá el ingreso por la instalación, de equipajes no acompañados.

El ingreso de personas que presten servicios o realicen actividades que no se encuentren contempladas en la Normativa Sectorial Portuaria, los técnicos especializados nominados por el armador de la nave, o que, siendo parte de un operador portuario o agencia naviera, no cuenten con Matrícula de Personal de tierra, únicamente podrán ser autorizados por la SPTMF mediante una Autorización Especial.

IV32. De vehículos

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

El material que traslada deberá estar debidamente justificado por facturas, guía de remisión o autorización, legalizada por el encargado de su custodia en caso de que el material deba salir de la instalación.

IV33. De embarcaciones

IV33.1. Embarcación sospechosa

Toda embarcación que transite cerca a los buques y que se considere sospechosa, puede ser sometida a un registro siguiendo los procedimientos operativos normales de esta Superintendencia con comunicación directa con Comando de Guardacostas.

IV332. Entregas logísticas

Toda embarcación que entregue logística a los buques debe solicitar vía radio el permiso previa ejecución de la maniobra, a fin de que la Unidad de Protección realice la inspección visual y el registro correspondiente.

IV333. Prohibición autorización visitas

Quedan prohibidas, las visitas a bordo de los buques sin autorización de esta Superintendencia; la que deberá ser tramitada a través de la Unidad de Protección, siendo responsabilidad del Capitán del buque el cumplimiento de esta regulación y sus consecuencias.

IV334. Luces nocturnas

En la noche o en condiciones de baja visibilidad, el buque mantendrá las luces de posicionamiento encendidas en todo momento; mientras, se encuentra fondeado en el terminal. Además, de cualquier otra iluminación que se considere obligatoria para la seguridad, y que pueda ser encendida a petición del personal de las lanchas patrulleras de la unidad de protección de esta Superintendencia.

IV335. Sistemas principales

Toda nave amarrada en las boyas, muelle y monoboya, o fondeada en el área deberá tener operativos y en buenas condiciones todos sus sistemas principales (máquinas principales, auxiliares, sistema de gobierno, sistema de fondeo, etc.) listas para maniobrar, salir del amarradero o fondeadero de inmediato en caso de emergencia.

IV336. En maniobra de Carga/Descarga

Mientras se encuentre en maniobra de carga o descarga NO SE PERMITIRÁ efectuar ninguna reparación que imposibilite a la nave el cumplimiento de la regulación anterior.

IV337. Turnos de Guardia

El Capitán de la nave organizará los turnos de la guardia de la tripulación durante las operaciones de carga, descarga, o con el buque fondeado, debiendo ser suficiente para cualquier maniobra de emergencia que fuese necesaria, según se requiera de acuerdo al plan de protección del buque.

IV338. Maniobras de abarloamiento (de buque a buque)

Únicamente podrán abarloar a las naves que están en la Jurisdicción de SUINLI, las embarcaciones menores autorizadas por la Superintendencia; y en cada caso, será a pedido del Capitán del buque, con la autorización y responsabilidad del Oficial de Protección del Buque y la correspondiente autorización de la estación de radio de esta Superintendencia.

IV34. Vigilancia del espejo de agua adyacente a la instalación portuaria**IV34.1. Patrullajes**

Se efectuará patrullaje marítimo con embarcaciones destinadas a ese objetivo, de forma aleatoria y según las disponibilidades de personal y embarcación.

IV34.2. Coordinaciones

Para mantener y mejorar la seguridad de las instalaciones y del área marítima; así como, para responder a los cambios de Nivel de Protección o alguna emergencia que se presente, el OPIP realizará las coordinaciones que sean necesarias para que en el área de su jurisdicción tenga el apoyo de unidades navales.

IV34.3. Faenas de pesca

No se permite la presencia de embarcaciones en faenas de pesca en el sector de maniobra y operación del buque o M/T. Los capitanes de las naves, los OPB y las dotaciones de las embarcaciones de apoyo de la Superintendencia y de la empresa privada, deberán informar la violación de esta disposición a OPIP, vía Estación de Radio.

IV34.4. Personal autorizado

El Inspector de Control de Contaminación de SUINLI controlará, que únicamente personal autorizado de las Agencias Navieras, Operadores Portuarios, Compañías Verificadoras, Técnicos Especializados y Operadores (de PETROECUADOR) aborden la nave durante su permanencia en el terminal.

IV34.5. Informe de novedades

El personal de Prácticos, Capitanes de Amarre y carga del terminal están en la obligación de comunicar al OPIP de la Superintendencia, vía Estación de Radio SUINLI, cualquier novedad que pueda atentar contra la protección del buque (M/T), mientras se encuentra en las maniobras de atraque, desatraque, amarre, desamarre, carga o descarga.

IV35. Vigilancia de áreas restringidas

Son áreas restringidas y por lo tanto sometidas a control:

- Aguas contiguas al buque a las que solo podrán aproximarse embarcaciones autorizadas por la Superintendencia.
- Entradas de agua circundantes a las instalaciones
- Muelles flotantes utilizados para embarco y desembarco de personal autorizado, autoridades, tripulantes y personal de apoyo a las operaciones del buque.
- Áreas de revisión, embarque y desembarque de carga y provisiones para el buque.

- Zonas en las que se mantienen sustancias químicas, mientras dura su tránsito al buque o a tierra fuera de la instalación.
- Áreas de espera y de registro y control de personal.

En todas estas zonas o áreas se evitará 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.4 Manipulación de provisiones

Es restringido el ingreso de personas particulares hacia el muelle, buques y la entrega de provisiones; tanto por vía terrestre como marítima, durante las maniobras de carga y descarga.

Todo material y mercadería que deba ir a bordo de un buque debe estar debidamente legalizado por:

- Pedido del capitán mediante carta de nominación.
- Solicitud emitida por Agencia Naviera.
- Factura o guía de remisión en que se detalle a todos los artículos con su respectiva cantidad.
- La autorización de la Superintendencia.

Las provisiones o material serán verificados, previos u despacho, por el Supervisor de Protección de Guardia y se evitará el ingreso de provisiones y suministros no declarados.

IV.5 Comunicaciones sobre protección

La instalación portuaria mantiene servicio de comunicaciones vía Estación de Radio SUINLI, (canal 16 VHF) las 24 horas del día, y un puesto de escucha en la Unidad de Protección.

Los números telefónicos del personal con tareas de protección y de emergencia, estarán disponibles en la estación de radio para intercambio de información o cualquier requerimiento de protección.

El pito o sirena en las embarcaciones, deberá permanecer operativo todo el tiempo y podrá ser usado solamente como señal de alarma.

IV.6 Declaración de Protección Marítima (DPM)

La Autoridad Marítima Nacional, determinará cuando se requiere una declaración de protección marítima, y autorizará para que, a su nombre, la firme el Oficial de Protección de la Superintendencia.

De acuerdo a lo dispuesto en el Código PBIP, la instalación portuaria podrá solicitar que se firme una Declaración de Protección Marítima, solamente si se produce una de las siguientes condiciones:

- El buque funcione a un nivel de protección más elevado que la instalación portuaria u otro buque con el que está realizando una operación de interfaz.
- Se haya producido una amenaza o un suceso que afecte a la protección marítima en relación con el buque o en relación con la instalación portuaria, según sea el caso.
- El buque esté realizando actividades de buque a buque, con otro buque que no esté obligado a implantar un plan de protección del buque.

IV.7. Medidas especiales para incrementar la protección marítima

De existir motivos fundados para pensar que un buque no satisface lo prescrito en la Parte A del Código PBIP, pese a tener a bordo un Certificado Internacional de Protección del Buque válido, un Certificado Internacional de Protección del Buque provisional válido, o cuando no se presente el certificado; se informará a la Autoridad Marítima DIRNEA para que tome conocimiento y acciones de ser el caso.

IV.8 Procedimientos para el interfaz con el buque

La Unidad de Protección de la Superintendencia tomará todas las medidas preventivas de protección necesarias, desde el momento que el buque ingresa a su jurisdicción en la esfera de la protección marítima.

El OPIP gestionará con el OPB la documentación necesaria en aspectos de protección y seguridad para el registro y archivo.

IV.9. Respuestas a los cambios en el nivel de protección

La DIRNEA determinará los cambios en el nivel de protección de los terminales bajo la jurisdicción de la Superintendencia, en el caso de que estén sometidos a un suceso que afecte a la protección marítima, de conformidad con la Regla 3.1, 3.2 del Capítulo X -2 del SOLAS y el Art. 4.8 de la Parte B del Código. Se determinará el nivel de protección: 1 verde, 2 amarillo o 3 rojo, descritos en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP).

Las medidas y procedimientos de protección que se apliquen, cuando se produce un cambio en el nivel de protección determinado por la DIRNEA, son tendientes a que las actividades normales del Terminal Petrolero o Gasero y se desarrollen con el mínimo de inconvenientes, hasta que las condiciones de seguridad obliguen a tomar decisiones EXCEPCIONALES.

Todas las medidas deberán ser adecuadas y/o proporcionadas y puestas a conocimiento del OPB de las naves, Agencias Navieras y usuarios.

IV.10. Procedimientos en caso de evacuación

En caso de requerirse evacuar las naves no involucradas en un incidente de protección, todas las unidades en el área deberán estar listas para cumplir la orden de evacuación aplicando el Sistema de Comando de Incidentes (SCI) y deberán moverse a una posición segura en mar abierto, mientras subsista la emergencia, estando atentos a las disposiciones del Comandante del Incidente.

En caso de evacuación de accidentados y heridos serán trasladados por la brigada de evacuación al Área de Concentración de Víctimas (ACV), el Comandante del Incidente coordinará con el ECU-911 solicitando apoyo.

IV. 11. Procedimientos en caso de incendio

El equipo contra-incendio de los buques deberá estar todo el tiempo listo y operativo como medida de prevención para su uso.

Si un conato de incendio no ha sido controlado, se desconectarán las mangueras, y se procederá a solicitar la presencia inmediata del Práctico para el desamarre del buque y se lo ubicará fuera del área de operaciones del Terminal, comunicando a SUINLI, para la coordinación y aplicación de los procedimientos establecidos.

En caso de incendio, el personal del buque dará la alarma lo antes posible por el medio más efectivo y comunicará al OPIP de la Superintendencia, a través de la Radio SUINLI, debiendo activar inmediatamente el plan de repuesta para esta emergencia, de acuerdo con lo establecido en el Plan de Protección del Buque (PPB), permaneciendo en esta condición hasta controlar el mismo y minimizar los daños causados.

IV.12. Procedimientos en caso de detección de explosivos

En el caso de sospecha de presencia de explosivos, en cualquier buque dentro de la instalación portuaria, el OPB dará la alarma lo antes posible por el medio más efectivo y comunicará al OPIP, quien a su vez informará a la Autoridad Marítima y procederán en conjunto a dar cumplimiento a lo establecido en el Plan de Protección del Buque (PPB) y Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP).

El buque involucrado en la emergencia por detección de explosivos y los que se encuentren en riesgo por efecto de una explosión, cumplirán las medidas de protección adicionales que la Superintendencia emita, y estarán listos a evacuar el área.

IV.13. Procedimientos en caso de secuestro o captura de un buque; utilización del buque como transporte de quienes tengan la intención de causar un incidente de protección; o utilización del buque propio como arma o como medio destructivo o para causar daños

En el caso de sospecha de presencia de personas extrañas al buque en cualquier embarcación dentro de la instalación portuaria, el OPB dará la alarma lo antes posible por el medio más efectivo y

comunicará al OPIP quien a su vez informará a la Autoridad Marítima y procederán en conjunto a dar cumplimiento a lo establecido en el Plan de Protección del Buque (PPB) y Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PIIP).

El buque involucrado en una de estas tres emergencias, cumplirá las medidas de protección adicionales que la Superintendencia emita.

IV.14. Infracciones de las regulaciones de protección

En caso de cualquier infracción de las presentes regulaciones, el Superintendente podrá ordenar la suspensión de las maniobras, quedando el Terminal Petrolero o Gasero libre de toda responsabilidad por daños y perjuicios que puedan producirse a la nave infractora o a terceros.

IV.15. Normas complementarias

Toda persona que ingrese al área de la instalación de SUINLI usará tarjeta de identificación de la instalación portuaria.

Cualquier persona que observe violaciones a las normas de protección y seguridad en el área del Terminal, o tengan indicios de posibles amenazas informará de inmediato por cualquier medio a la Superintendencia, para tomar acciones y minimizar los riesgos.

El personal de la Unidad de Protección del Terminal pasará rondas de protección a toda el área de jurisdicción, poniendo especial atención en los buques internacionales e instalaciones portuarias, que puedan ser objeto de actos ilícitos producto de atentados terroristas o sabotaje.

IV.16. Servicios no portuarios

Se consideran servicios no portuarios aquellos que podrán ser prestados por personas naturales o jurídicas contratadas por los armadores, sus agentes o representantes, bajo su responsabilidad, para atender los requerimientos a las naves o artefactos navales y tripulantes en el área portuaria, tales como lavandería, servicios médicos, reparaciones o suministros menores no marítimos de mobiliario, enseres y afines.

CAPITULO V

V. DE LA PREVENCIÓN, SEGURIDAD Y CONTROL CONTAMINACIÓN

V.1. Generalidades

Las Superintendencias de los Terminales Petroleros aplicarán en su jurisdicción, los preceptos contenidos en el marco legal nacional e internacional vigente, relacionado con la prevención, seguridad y control contaminación, conforme a sus competencias.

Toda nave que se encuentre en la jurisdicción de SUINLI, deberá cumplir las regulaciones establecidas en las disposiciones legales y reglamentarias relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación del mar, en particular el Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, (SOLAS/74), en su forma enmendada, y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78)", entre otros Convenios Marítimos Internacionales y resoluciones aplicables emitidas por la Autoridad Marítima Nacional.

El Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra La contaminación por hidrocarburos, (OPC/1990); reconoce la seria amenaza que representan para el medio marino los sucesos de contaminación por hidrocarburos en los que intervienen buques, unidades mar adentro, puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos, del mismo modo, la importancia que tienen las medidas de precaución y de prevención para evitar en primer lugar la contaminación por hidrocarburos.

Toda nave que se encuentre en la jurisdicción de SUINLI, 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).

V.1.1. Definiciones. –

A los efectos del presente Capítulo:

Por sustancia perjudicial se entiende cualquier sustancia cuya introducción en el mar pueda ocasionar riesgos para la salud humana, dañar la flora, la fauna y los recursos vivos del medio ambiente marino, menoscabar sus alicientes recreativos o entorpecer el uso legítimo de las aguas del mar y, en particular, toda sustancia sometida a control.

Por suceso se entiende todo hecho que ocasione o pueda ocasionar la descarga en el mar de una sustancia perjudicial o de efluentes que contengan tal sustancia. Por mezcla oleosa se entiende cualquier mezcla que contenga hidrocarburos.

Por hidrocarburos se entiende el petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, el fueloil, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos de refinación (distintos de los de tipo petroquímico que están sujetos a las disposiciones del Anexo II del Convenio MARPOL 73/78).

Por crudo se entiende toda mezcla líquida de hidrocarburos que se encuentra en estado natural en la tierra, haya sido o no tratada para hacer posible su transporte; el término incluye:

1. Crudos de los que se hayan extraído algunas fracciones de destilados; y
2. Crudos a los que se hayan agregado algunas fracciones de destilados.

Por mezcla oleosa se entiende cualquier mezcla que contenga hidrocarburos.

Por combustible líquido, se entiende todo hidrocarburo utilizado como combustible para la maquinaria propulsora y auxiliar del buque en que se transporta dicho combustible.

Por petrolero se entiende todo buque construido o adaptado para transportar principalmente hidrocarburos a granel en sus espacios de carga; este término comprende los buques de carga combinados y “buques tanque quimiqueros” tal como se definen estos últimos en el Anexo II del presente Convenio, cuando estén transportando cargamento total o parcial de hidrocarburos a granel.

Por petrolero para crudos se entiende un petrolero destinado al transporte de crudos.

Por petrolero para productos petrolíferos se entiende un petrolero destinado a operar en el transporte de hidrocarburos que no sean crudos.

Por buque de carga combinado se entiende todo petrolero proyectado para transportar indistintamente hidrocarburos o cargamentos sólidos a granel.

Por tanque se entiende todo espacio cerrado que esté formado por la estructura permanente de un buque y esté proyectado para el transporte de líquidos a granel.

Por tanque lateral se entiende cualquier tanque adyacente al forro exterior en los costados del buque.

Por tanque central se entiende cualquier tanque situado del lado interior de un mamparo longitudinal.

Por tanque de decantación o de “SLOP”, se entiende todo tanque que esté específicamente destinado a recoger residuos y aguas de lavado de tanques, y otras mezclas oleosas.

Por lastre limpio se entiende el lastre llevado en un tanque que, desde que se transportaron hidrocarburos en él por última vez, ha sido limpiado de tal manera que todo efluente del mismo, si fuera descargado por un buque estacionario en aguas calmas y limpias en un día claro, no produciría rastros visibles de hidrocarburos en la superficie del agua ni a orillas de las costas próximas, ni ocasionaría depósitos de fangos o emulsiones bajo la superficie del agua o sobre dichas orillas.

Por lastre separado o segregado se entiende el agua de lastre que se introduce en un tanque que está completamente separado de los servicios de carga de hidrocarburos y de combustible líquido para consumo y que está permanentemente destinado al transporte de lastre o al transporte de lastre o cargamentos que no sean ni hidrocarburos ni sustancias nocivas y perjudiciales tal como se definen en el Convenio MARPOL 73/78.

Por partes por millón (p.p.m.) se entiende las partes de hidrocarburos por millón de partes de agua en volumen.

Por construido se entiende un buque cuya quilla haya sido colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente.

Por residuos de hidrocarburos (fangos) se entienden los productos de aceites de desecho residuales generados durante las operaciones normales del buque, tales como los resultantes de la purificación del combustible o del aceite lubricante para la maquinaria principal o auxiliar, el aceite de desecho separado procedente del equipo filtrador de hidrocarburos, el aceite de desecho recogido en bandejas de goteo, y los aceites hidráulicos y lubricantes de desecho.

Por tanque de residuos de hidrocarburos (fangos) se entiende un tanque que contenga residuos de hidrocarburos (fangos) desde el cual puedan eliminarse directamente a través de la conexión universal a tierra o de cualquier otro medio de eliminación aprobado.

Por aguas de sentina oleosas se entienden las aguas que pueden estar contaminadas por hidrocarburos resultantes de incidencias tales como fugas o trabajos de mantenimiento en los espacios de máquinas. Se considera agua de sentina oleosa todo líquido que entre en el sistema de sentinas, incluidos los pozos de sentina, las tuberías de sentina, el techo del doble fondo y los tanques de retención de aguas de sentina.

Por tanque de retención de aguas de sentina oleosas se entiende un tanque que recoge aguas de sentina oleosas antes de su descarga, trasvase o eliminación.

Por buque tanque quimiquero se entiende un buque construido o adaptado para transportar principalmente sustancias nocivas líquidas a granel; en este término se incluyen los petroleros tal como se definen en el Anexo I del Convenio MARPOL 73/78 cuando transporten un cargamento total o parcial de sustancias nocivas líquidas a granel.

Por aguas sucias se entiende:

- a) desagües y otros residuos procedentes de cualquier tipo de inodoros, urinarios y tazas de WC;
- b) desagües procedentes de lavabos, lavaderos y conductos de salida situados en cámaras de servicios médicos (dispensario, hospital, etc.);
- c) desagües procedentes de espacios en que se transporten animales vivos; otras aguas residuales cuando estén mezcladas con las de desagüe arriba definidas.

Por tanque de retención se entiende todo tanque utilizado para recoger y almacenar aguas sucias.

Por basuras se entiende toda clase de restos de víveres salvo el pescado fresco y cualesquiera porciones del mismo, así como los residuos resultantes de las faenas domésticas y trabajo rutinario del buque en condiciones normales de servicio, los cuales suelen echarse continua o periódicamente; este término no incluye las sustancias definidas o enumeradas en otros anexos del Convenio MARPOL 73/78.

V2. DE LA PREVENCIÓN Y SEGURIDAD

De acuerdo a lo determinado en el Art. 427 del Reglamento General a la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos define que, para el caso de las Superintendencias, estas serán las encargadas de brindar los servicios portuarios de prevención de contaminación y de inspección de seguridad

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.

Está prohibida la descarga o vertimiento de contaminantes y desechos al mar, que no cumplan con la legislación vigente, y que provengan de naves, artefactos navales, de instalaciones acuáticas o terrestres que estén conectadas o vinculadas con dichos espacios.

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.

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

Las naves que produjeren cualquier tipo de contaminación del mar, serán responsables de todos los gastos en que se incurra para la descontaminación, de acuerdo con los costos detallados en el NIVEL TARIFARIO POR SERVICIOS PRESTADOS EN EL CONTROL DE CONTAMINACION; y el que determine la Autoridad Marítima Nacional, una vez que se haya constatado la existencia de relación, de causalidad entre el hidrocarburo contaminante y el buque.

Se velará por el cumplimiento de la normativa marítima nacional e internacional de la que el Estado es parte con relación a la y preservación del ambiente marino, seguridad y uso sostenible de los espacios acuáticos nacionales. Se verificará el cumplimiento de los siguientes aspectos: Prevención de la contaminación proveniente de los buques; control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques; prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias; y demás instrumentos internacionales del ámbito marítimo.

En lo que respecta a la prevención por posibles derrames de hidrocarburos, la Superintendencia del Terminal Petrolero dispondrá del empleo de cercos flotantes para prevenir y controlar la contaminación, durante los operativos de carga/descarga y transferencia de hidrocarburos, lo que será verificado por un Técnico de control de contaminación de la Superintendencia, para lo cual se detalla las siguientes normas:

Resolución Nro. MTOP-SPTM-2024-0074-R, del 26 de septiembre de 2024, que reforma la Resolución Nro. MTOP-SPTM-2016-0060-R, del 30 de marzo de 2016, en la que se expidió “Las Normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador”, publicada en el Registro Oficial Nro. 732 el 13 de abril de 2016.

Resolución Nro. MTOP-SPTM-2024-0067-R, del 29 de agosto de 2024, que reforma los niveles tarifarios de tráfico de cabotaje de la Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad, aprobados mediante Resolución Nro. 08/10 de 28 de diciembre de 2010 publicada en el R.O. Nro. 371 del 26 de enero de 2011.

Resolución Nro. MTOP-SPTM-2024-0067-R, del 29 de agosto de 2024, que reforma los niveles tarifarios de tráfico de internacional de la Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad, aprobados mediante Resolución Nro. 038/11 de 18 de noviembre de 2011 publicada en el R.O. Nro. 631 del 01 de febrero de 2012.

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

- **Monoboya:** se dispondrá de una lancha en el área sin desplegar los cercos flotantes (efectuará rondas), con personal operativo calificado para realizar la maniobra de despliegue rápido en caso de un evento contaminante, además de tener material absorbente a bordo en caso de una contingencia. Debido al tipo de operación la lancha realizará rondas cada 3 horas por el área.
- **Boyas Internacionales:** se dispondrá de una lancha a la orden en el área sin desplegar los cercos flotantes, con personal operativo calificado para realizar la maniobra en caso de un evento contaminante, además de tener material absorbente a bordo en caso de una contingencia. Por limitaciones operativas en el área de maniobra se recomienda que durante el tiempo que dure el operativo de carga o descarga habrá una lancha a la orden con los cercos.
- **Abarloamiento de buques de tráfico internacional:** se dispondrá de una lancha a la orden que colocará, monitoreará y retirará los cercos flotantes, con personal operativo calificado para realizar la maniobra en caso de un evento contaminante, además de tener material absorbente a bordo en caso de una contingencia. Habrá una lancha a la orden con la finalidad de comprobar que no hay ninguna novedad.
- **Abarloamiento Bunker Only Call (BOC):** se dispondrá de una lancha a la orden que colocará, monitoreará y retirará los cercos flotantes, con personal operativo calificado para realizar la maniobra en caso de un evento contaminante, además de tener material absorbente a bordo en caso de una contingencia. Habrá una lancha a la orden con la finalidad de comprobar que no hay ninguna novedad.
- **Abarloamiento de buques de cabotaje:** se dispondrá de una lancha a la orden que colocará, monitoreará y retirará los cercos flotantes, con personal operativo calificado para realizar la maniobra en caso de un evento contaminante, además de tener material absorbente a bordo en caso de una contingencia. Habrá una lancha a la orden con la finalidad de comprobar que no hay ninguna novedad.
- **Boyas de Cautivo:** se dispondrá de una lancha a la orden que colocará, monitoreará y retirará los cercos flotantes, con personal operativo calificado para realizar la maniobra en caso de un evento contaminante, además de tener material absorbente a bordo en caso de una contingencia. La lancha pasará ronda cada 2 horas, con la finalidad de verificar que no hay ninguna novedad.
- **Muelle:** se dispondrá de una lancha a la orden que colocará, monitoreará y retirará los cercos flotantes, con personal operativo calificado para realizar la maniobra en caso de un evento contaminante, además de tener material absorbente a bordo en caso de una contingencia. Habrá una lancha a la orden con la finalidad de comprobar que no hay ninguna novedad.

Los propietarios, armadores, y operadores de embarcaciones, artefactos navales o instalaciones acuáticas, deberán verificar bajo su responsabilidad, que se cumplan las siguientes medidas de prevención:

- a) Toda nave, artefacto naval o instalación acuática deberá satisfacer las reglamentaciones y normas vigentes sobre construcción, equipamiento, operación, documentación y seguridad, establecidas para lograr su máxima seguridad, eficiencia y la protección del ambiente;
- b) Las tripulaciones de las naves o artefactos navales, así como las dotaciones de las instalaciones acuáticas, deberán estar debidamente tituladas y entrenadas conforme a lo establecido en los convenios internacionales y normativa expedida por la Autoridad Marina Nacional sobre formación, titulación y guardia, así como el respectivo cumplimiento del Plan de Contingencias;
- c) Las descargas de contaminantes deberán efectuarse de acuerdo a las normas y reglamentaciones vigentes referidas a la prevención de la contaminación del mar por hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas a granel, sustancias perjudiciales en bultos, agua de lastre, aguas sucias, basuras, y sobre prevención de la contaminación atmosférica;
- d) Todo remanente de contaminantes que no pueda ser descargado de acuerdo a las condiciones establecidas en la norma vigente, deberá ser retenido a bordo y entregado a las facilidades de recepción provistas por las administraciones portuarias y operadores de terminales.

Los puertos y terminales deberán contar con las instalaciones y/o servicios de recepción de aguas oleosas, residuos contaminantes, aguas negras, basuras, y lastre procedente de las naves o artefactos navales que lo requieran, de conformidad con los convenios internacionales y normativa nacional.

V21. Certificado

Los buques que arriben al Terminal Petrolero de La Libertad deberán contar con un Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación (IOPP), MARPOL 73/78, ANEXO I, entre otros, de acuerdo a disposiciones de la Autoridad Marítima Nacional.

V22. Inspección

Todo buque que arribe estará sujeto a verificación por Técnicos de control contaminación de SUINLI, en lo referente a las prescripciones operacionales señaladas en el MARPOL 73/78, ISGOTT, STS, entre otras normas internacionales y en la normativa expedida por la Autoridad Marítima, y otras normas marítimas vigentes.

Los buques de bandera extranjera que hayan sido contratados por compañías navieras ecuatorianas por un tiempo igual o superior a seis meses, deberán pasar obligatoriamente las inspecciones de seguridad y prevención de la contaminación por parte de la DIRNEA.

La descarga de lastre sucio y aguas oleosas mediante embarcaciones, se lo realizará a través de empresas que estén debidamente registradas y calificadas por la Autoridad Marítima Nacional, y por la Autoridad Ambiental respectiva, para el tratamiento y destino final de estos desechos en tierra.

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 del país ribereño. 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.

V23. 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 Superintendencia sobre cualquier novedad que requiera tomar acciones, para prevenir y/o controlar una contaminación abordo o en el área de responsabilidad.

V24. Residuos de hidrocarburos

Los residuos de hidrocarburos, tales como los resultantes de la purificación de los combustibles y aceites lubricantes y de las fugas de hidrocarburos que se producen en los espacios de máquinas, deberán obligatoriamente ser descargados en las instalaciones de recepción en tierra.

V25. Descargas de hidrocarburos

Está prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas desde los buques; éstas deberán, necesariamente ser descargadas en las instalaciones de recepción en tierra, salvo cuando se cumplan las condiciones establecidas en el Convenio MARPOL 73/78, las cuales son:

1. El buque esté en ruta.
2. La mezcla oleosa se someta a tratamiento mediante un equipo filtrador de hidrocarburos.
3. El contenido de hidrocarburos del efluente sin dilución no exceda de 15 partes por millón.
4. La mezcla oleosa no procede de las sentinas de los espacios de bombas de carga.
5. La mezcla oleosa no esté mezclada con residuos de los hidrocarburos de la carga.

V26. Agua de lastre sucio o mezclas oleosas

El agua de lastre que se transporte en tanques de carga, deberá ser descargada en instalaciones de recepción en tierra y se harán las correspondientes anotaciones en el Libro de Registro de Hidrocarburos.

V27. Lastre segregado

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

V28. Tanque de lastre segregado

Todo petrolero considerado nuevo para crudos, de peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas, y todo petrolero considerado nuevo para productos petrolíferos, de peso muerto igual o superior a 30.000 toneladas, irá provisto de tanques de lastre segregado y cumplirá con los numerales 2), 3) y 4) o con el párrafo 5) de la Regla 18, y la definición de petrolero considerado nuevo de acuerdo con la Regla 1 (28.3) del Anexo I del Convenio MARPOL 73/78.

V29. Recepción de residuos líquidos

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

Del mismo modo, todos los buques que arriben, al Terminal y que, en el interior de sus tanques mantengan "slops" o mezclas oleosas y desearan dejarlas en Puerto, podrán hacerlo directamente a través del muelle a la refinería, o por medio de una barcaza receptora de estos productos, a costo de la nave.

V210. Equipos para control contaminación a bordo de buques

La Superintendencia controlará que se mantenga a bordo el material necesario para combatir la contaminación producida por hidrocarburos, de acuerdo a lo establecido por la Autoridad Marítima y concordante con las regulaciones del Convenio MARPOL 73/78.

V211. Plan de emergencia a bordo

Del mismo modo, la Superintendencia revisará el plan de emergencia de abordaje en caso de contaminación por hidrocarburos (SOPEP), el cuándo Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas (SMPEP).

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 todos los buques de arqueo bruto, igual o superior a las 150 toneladas de peso muerto (DWT); de acuerdo, a lo dispuesto en la Regla 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).

V212. Basura de los buques

La Superintendencia en aplicación a lo dispuesto en el Convenio Internacional Prevenir la Contaminación por Buques MARPOL 73/78 y en el Reglamento de la Actividad Marítima Decreto 168 de 21 marzo 1997, supervisará el servicio de recolección de residuos sólidos que generen los buques y determinará los lineamientos para el manejo integral de estos.

El servicio de recolección de residuos sólidos en la jurisdicción de la SUINLI, podrá ser efectuado por empresas Operadores Portuarios previamente Calificadas por Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, para realizar este tipo de trabajos.

La Superintendencia coordinará y supervisará la recolección y entrega de los residuos sólidos, que generan los buques petroleros o gaseros que arriben al terminal.

V3. DEL CONTROL CONTAMINACIÓN

V3.1. Contaminación del mar por hidrocarburos o sustancias nocivas y perjudiciales

Los Capitanes de naves o los responsables de instalaciones acuáticas, así como cualquier persona que conozca del hecho, están en obligación de informar por el medio más rápido a la Superintendencia sobre derrames, descargas, manchas u otros indicios que indiquen una posible contaminación.

Sin perjuicio de las competencias con las que cuentan otras entidades estatales y las actividades que deben realizar en función de ello, el armador, propietario, operador o administrador de la nave o instalación acuática, dará inicio y efectuará por su cuenta la remoción o limpieza correspondiente, tan pronto como se produzca el incidente. Si no lo hiciere, la Superintendencia en coordinación con la Capitanía de Puerto podrá hacerlo por cuenta del responsable, con sus propios medios o contratando empresas especializadas.

La verificación ocular de la contaminación será efectuada inmediatamente por la Superintendencia, por los medios más rápidos. El presunto responsable de la misma está en la obligación de proporcionar el transporte que sea necesario para efectuar la comprobación por cuenta de quien resulte responsable.

Será obligación del Capitán, propietario, armador administrador de la nave o artefacto naval, informar al Superintendente mediante carta de protesta o cualquier medio de comunicación con el cual cuente, de manera inmediata la contaminación que se generó del siniestro o suceso marítimo, debiendo incluir la siguiente información:

1. Fecha y hora del siniestro;
2. Ubicación donde ocurrió el evento (coordenadas geográficas);
3. Material contaminante;
4. Cantidad estimada de contaminante derramado;
5. Área marítima afectada;
6. Personas/medios afectados; y,
7. Dirección hacia donde se dirige el derrame, fuerza - dirección del viento y de la corriente.

Es obligación del Técnico de control contaminación responder y atender de forma inmediata a toda contaminación proveniente de naves y artefactos navales, sin perjuicio de las acciones realizadas por la nave o artefacto naval y que hayan excedido la capacidad de contención de mencionados medios.

Para el efecto deberá activar el plan de contingencia correspondiente.

Es obligación de toda nave o artefacto naval que cuente o no con medios para la respuesta ante cualquier evento de contaminación marítima, colaborar y apoyar con la contención de la contaminación, siempre y cuando no se ponga en riesgo a la tripulación y los medios empleados.

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

La Superintendencia será la encargada de brindar los servicios portuarios de prevención de contaminación y de inspección de seguridad. Para las demás Instalaciones Portuarias deberán realizar la coordinación de alerta y de los derrames ocurridos en las zonas locales de sus áreas de operación, especialmente si los derrames tienen origen en los muelles, mono boyas, en los terminales petroleros, o ductos submarinos.

Los Planes Locales serán elaborados por las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que realizan actividades en los espacios acuáticos nacionales y aprobados por la Capitanía de Puerto.

Todo terminal marítimo o fluvial, cualquier instalación petrolera o industrial en la línea de costa o estaciones de servicio que almacenen y/o transfieran cualquier tipo de hidrocarburo o sus derivados, debe poseer un Plan de Contingencia Local, el mismo que debe considerar las características propias de operación y del área.

Es responsabilidad de la entidad en que se produzca el derrame, activar la organización para la respuesta a la emergencia en el escenario y comunicar el incidente a la Autoridad Marítima Nacional a través de las Capitanías de Puerto, para que en coordinación con las Superintendencias de Terminales Petroleros procedan dentro del marco de sus competencias.

CAPITULO VI

VI. DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

La Superintendencia del Terminal Petrolero, a más de las sanciones establecidas en la LEY ORGÁNICA DE NAVEGACIÓN, GESTIÓN, SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA, aplicará multas a los infractores de las regulaciones vigentes para los Terminales, de acuerdo a lo que a continuación se indica:

VII. Las cometidas por funcionarios de las Agencias Navieras

INFRACCIÓN	MULTA (USD)
a) No solicitar la prestación de un servicio de acuerdo a lo reglamentado.	50 a 200
b) No enviar ETA	50 a 200
c) No tramitar solicitud de cancelación de faros y boyas con la debida anticipación.	50 a 200
d) No informar a la nave de las regulaciones del Terminal	50 a 200
e) Abordar la nave antes de que esta haya fondeado o se encuentre e maniobra.	50 a 200

f) Presentar documentos en forma alterada o incompleta	100 a 500
g) No tener actualizada la matrícula de agencia o de agente naviero	100 a 500
h) Tramitar embarque de personas y material no autorizados por el Capitán	100 a 500
i) No recoger autoridades en t tiempo oportuno para la recepción	50 a 200
j) Operar en canales de frecuencias no autorizadas	50 a 200
k) Descortés con la Autoridad	100 a 2000
l) Si la nave no está lista para maniobrar a la hora que solicitó el servicio	50 a 500
m) Emplear términos inapropiados en canales operativos	50 a 300
n) Retrasar el despacho luego de transcurrida una hora después del desamarre	100 a 500

VI2 Las cometidas por el Capitán de la nave

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

VI3. Las cometidas por personal marítimo

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

VI4. Procedimiento para sancionar las infracciones

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

- a) Conocida la infracción por el Superintendente, se procederá a citar al presunto infractor, en persona o mediante tres boletas entregadas en días distintos, las que serán dejadas en el domicilio del imputado o en la agencia naviera si se trata de personal marítimo, previniéndole de la obligación de señalar domicilio para notificaciones futuras.
- b) El presunto infractor tendrá el término de cinco (5) días para presentar sus argumentos de descargo.
- c) Las infracciones serán juzgadas por el Superintendente, mediante audiencia con la presencia del presunto infractor, a fin de que haga legítimo derecho a su defensa. Luego de escuchar al imputado dictará resolución dentro del término de 24 horas. Si hubieran hechos que deban justificarse, se concederá un término de prueba de tres días.
- d) Si el imputado no compareciere en el día y hora señalado y no hubiere justificado su inasistencia, se lo juzgará en rebeldía.
- e) Los responsables están obligados al pago de la multa, siendo de igual manera responsable solidario en el cumplimiento de la obligación el Capitán, Armador y Agente Naviero de la nave.
- f) El ejercicio de la acción para las infracciones establecidas en este reglamento, prescriben en sesenta días y la pena en ciento ochenta días, contados a partir del día en que se conoció el cometimiento de la infracción, o desde la fecha de la resolución en firme o ejecutoriada.
- g) El pago de la multa se hará dentro de los cinco días hábiles posteriores a la fecha de la notificación de la resolución.

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

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

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

ANEXO “A”**Matriz de Seguridad para las Maniobras de Naves que operan en la Jurisdicción de SUINLI****1. Antecedentes. –**

El transporte Marítimo a nivel mundial ha incrementado sus actividades en los últimos años de manera considerable; y nuestro país, marítimo por excelencia está directamente vinculado a este incremento del tráfico marítimo en lo relacionado al traslado de mercaderías, desde y hacia todos los puertos del mundo.

El Terminal Petrolero de La Libertad, ubicado en la localidad del mismo nombre, situado en la Península de Santa Elena en el litoral ecuatoriano, está posicionado en un lugar estratégico, como uno de los puntos más salientes de la costa oeste de Sudamérica, lo que lo convierte en paso obligatorio de tránsito para muchas rutas mercantes que circulan por este lado del hemisferio.

Por tal razón, el número de buques que han recalado y realizado maniobras en la Jurisdicción de SUINLI, ha permitido determinar la cantidad de medios necesarios para el manejo adecuado de las operaciones en sus diferentes Instalaciones Portuarias, sosteniendo que las bases para la realización de estas maniobras con los buques son la oportunidad, eficiencia y seguridad.

2. Objeto. –

Determinar la cantidad de remolcadores necesarios para la realización de las maniobras tales como: atraque/desatraque, amarre/desamarre, abarloado/desarloado en las diferentes Instalaciones Portuarias de EP - PETROECUADOR, situadas dentro de la Jurisdicción de la Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad y donde solamente se realizan operaciones de carga, descarga y alije de hidrocarburos.

3. Áreas, Sitios y Tipos de Maniobras. –Áreas y Sitios de maniobra

La Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad cuenta con las siguientes áreas y sitios destinados para las maniobras, las mismas que se detallan a continuación:

Áreas de Maniobras

- Fondeadero Cabotaje
- Fondeadero Internacional de < 15 mts. y > 15 mts de calado
- Fondeadero de Monteverde

Sitios de Maniobras:

- Boyas Cautivo

73/237

- Boyas Muelle La Libertad
- Boyas Internacionales
- Monoboya
- Muelle Monteverde

Otras áreas de maniobra:

- Área de trabajos en Caliente

Las particularidades de las naves que pueden operar en cada una de estas áreas de maniobra están detalladas en el Capítulo II.4 “Características de los buques que pueden operar en SUINLI” del presente reglamento.

Tipos de Maniobra

El tipo de maniobra está determinado en base a la necesidad de realizar transferencia de hidrocarburos entre buques y entre una instalación portuaria, tales como Monoboya, Boyas Internacionales, Boyas Cautivo, Muelle La Libertad, Muelle Monteverde y un buque, sea esta transferencia para consumo de máquinas (bunkereo y BOC) o un alije.

Las maniobras que más se realizan son:

- Amarre o Abarloamiento
- Desamarre o Desabarloamiento
- Fondeo

Y como maniobras ocasionales:

- Cambio de Fondeadero
- Falsa Maniobra

4. Designación para Uso de Remolcadores por Áreas, Sitio y Tipo de Maniobra. –

La determinación del Uso de los Remolcadores está dada por la capacidad potencia de sus máquinas medido en Hp o por su capacidad de fuerza de empuje/halada, cuyo factor de medición está dado en toneladas de Bollard Pull.

Según datos estadísticos obtenidos por la Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad, desde el año 2012 hasta el 2017 se han realizado más de 22.342 diferentes tipos de maniobras en las áreas y sitios de su Jurisdicción, siendo los Prácticos los ejecutores directos de las mismas; convirtiéndose en los mejores asesores para la determinación correcta de la cantidad y capacidad de los remolcadores a utilizar, considerando todos los factores endógenos de los buques y exógenos de las áreas y sitios de operación.

En la tabla 1, se detalla la cantidad de maniobras realizadas por el Personal de Prácticos desde Nov-2012 hasta Sep-2017 por tipo de maniobra.

TABLA 1: MANIOBRAS DE PRACTICAJE POR TIPO DE MANIOBRA

MANIOBRAS DE PRACTICAJE	AÑOS						
TIPO DE MANIOBRA	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total general
Amarre o Abarloamiento	283	2341	2470	2321	1771	1310	10496
Cambio de fondeadero		45	41	31	15	8	140
Desamarre o Desabarloamien	84	784	822	752	583	399	3424
Falsa maniobra		5	3	6	5	7	26
Fondeo	213	1741	1992	1829	1466	1015	8256
Total general	580	4916	5328	4939	3840	2739	22342

Fuente: SUINLI

Elaboración: SUINLI-OPE-ESTADISTICA

Adicionalmente, los abarloamientos se pueden dar entre dos buques de las siguientes especificaciones:

- Abarloamientos hasta 10.000 TPM
- Abarloamientos de 10.000 a 45.000 TPM

Asimismo, la tabla 2 detalla la cantidad de maniobras realizadas por el Personal de Prácticos de acuerdo con el área o sitio de maniobra.

TABLA 2: MANIOBRAS DE PRACTICAJE POR ÁREA O SITIO DE MANIOBRA

MANIOBRAS DE PRACTICAJE	AÑOS						
SITIOS	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total general
Área de trabajos en caliente	6	63	24	38	33	13	177
Boyas Cautivo	11	135	161	196	173	188	864
Boyas Internacionales	21	223	319	317	246	174	1300
Fondeadero de Cabotaje	219	1600	1572	1270	963	659	6283
Fondeadero de Monteverde				6	7	1	14
Fondeadero Internacional	197	1659	2069	2061	1669	1263	8918
Monoboya	18	165	144	177	112	117	733
Muelle de Monteverde		13	85	107	91	76	372
Boyas Muelle La Libertad	108	1058	954	767	546	248	3681
Total general	580	4916	5328	4939	3840	2739	22342

Fuente: SUINLI

Elaboración: SUINLI-OPE-ESTADISTICA

Con los parámetros expuestos en las tablas 1 y 2, se puede determinar la cantidad de remolcadores a ser utilizados en los distintos tipos de maniobras que se desarrollan en las diferentes áreas y sitios contemplados dentro de la Jurisdicción de la Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad.

De acuerdo con el tarifario para el cobro de los servicios que provee esta Superintendencia, las maniobras por uso de remolcadores están clasificadas según su potencia, las mismas que están especificadas de la siguiente manera:

- De 500 hasta 1.500 hp
- De 1.501 hasta 3.000 hp
- De 3.001 hp en adelante

Esta clasificación por potencia ha permitido diferenciar el uso y capacidad de los remolcadores, a lo que también se suma su fuerza de empuje/halada o Bollard Pull; la misma, que es específica por las características propias de cada uno de los remolcadores

Con todas estas consideraciones se ha podido determinar la **“MATRIZ DE SEGURIDAD PARA EL INGRESO, ATRAQUE Y DESATRAQUE, AMARRE Y DESAMARRE, ABARLOAMIENTO Y DESABARLOAMIENTO DE LAS NAVES QUE OPERAN EN LA SUPERINTENDENCIA DEL TERMINAL PETROLERO DE LA LIBERTAD”**

(Archivo Excel a continuación)

“MATRIZ DE SEGURIDAD PARA EL INGRESO, ATRAQUE Y DESATRAQUE, AMARRE Y DESAMARRE, ABARLOAMIENTO Y DESABARLOAMIENTO DE LAS NAVES QUE OPERAN EN LA SUPERINTENDENCIA DEL TERMINAL PETROLERO DE LA LIBERTAD”

MATRIZ DE SEGURIDAD PARA EL INGRESO, ATRAQUE Y DESATRAQUE, AMARRE Y DESAMARRE, ABARLOAMIENTO Y DESABARLOAMIENTO DE NAVES QUE OPERAN EN LA JURISDICCION DE LA SUPERINTENDENCIA DEL TERMINAL PETROLERO DE LA LIBERTAD													
UBICACION	CARACTERISTICAS DE LAS NAVES			HORARIOS DE MANOBRAS		No. de REMOLCADORES				No. de PRACTICOS		No. de LANCHAS	OBSERVACIONES
	ESLORA (m)	CALADO (m)	MANGA (m)	TONELAJE DESPLANTADO (DWT)	AMARRE	ABARLOAMIENTO / ATRAQUE	DESABARLOAMIENTO / DESATRAQUE	ATRAQUE / AMARRE / ABARLOAMIENTO	REMOLCADOR A LA ORDEN	DESATRAQUE	ATRAQUE		
LA LIBERTAD								PONTENCIA EN HP	TONELAJES BOLLARD	PONTENCIA EN HP	TONELAJES BOLLARD		
MONOBOYA	84	12	35	45,000 TPM	Durno	Durno y Nocturno		(≥500-3000 HP) + (≥25 BTP)	(≥150 HP) / (≥25 BTP)	(≥500-3000 HP) + (≥25 BTP)	(≥25 BTP)	1	1
BOVAS INTERNACIONALES	204	10,5	35	40,000 TPM	Durno	Durno	Durno	(≥500-3000 HP) + (≥25 BTP)	N/A	(≥500-3000 HP) + (≥25 BTP)	(≥25 BTP)	1	1
BOVAS DE CAUTIVO	106	6	16,4	4,500 TPM	Durno	Durno	Durno	2(≥500-3000 HP)	N/A	2(≥500-3000 HP)	(≥25 BTP)	1	1
MUELLE ≤ 10 m LOA	120	5,8	18	4,500 TPM	Durno y Nocturno	Durno	Durno y Nocturno	2(≥500-3000 HP)	N/A	2(≥500-3000 HP)	(≥25 BTP)	1	1
MUELLE > 10 m LOA	120	5,8	18	4,500 TPM	Durno	Durno	Durno y Nocturno	2(≥500-3000 HP)	N/A	2(≥500-3000 HP)	(≥25 BTP)	1	1
ABARLOAMIENTOS	N/A	N/A	N/A	HASTA 10,000 TPM	Durno	Durno	Durno y Nocturno	2(≥500-3000 HP)	N/A	2(≥500-3000 HP)	(≥25 BTP)	1	1
ABARLOAMIENTOS	N/A	N/A	N/A	> 10,000 A 45,000 TPM	Durno	Durno	Durno y Nocturno	2(≥500-3000 HP) + (≥25 BTP)	N/A	2(≥500-3000 HP) + (≥25 BTP)	(≥25 BTP)	1	1
MONTEVERDE								ATRAQUE	STAND BY (espera)	Desatraque			Francisco Bodo
MONTEVERDE NORTE	≤ 280,5 m	14,4	N/A	≤ 75,000 TPM	N/A	Durno	Durno	2(≥3000 HP) + (≥50 BTP)	(≥3000 HP) / (≥50 BTP)	2(≥3000 HP) + (≥50 BTP)	(≥25 BTP)	1	1
MONTEVERDE SUR	≤ 250 m	14,4	N/A	≥ 25,000 - 40,000 TPM	N/A	Durno	Durno	2(≥500 HP)	(≥500 HP) / (≥25 BTP)	2(≥500 HP)	(≥25 BTP)	1	1
CONSIDERACIONES:													
* PARA LA MANOBRAS DE MONOBOYA, NECESARIAMENTE SE DEBE UTILIZAR UN REMOLCADOR PARA ABRIR LA MANEJERIA QUE PERMITA LIBRE MANOBRAS.													
** LOS REMOLCADORES QUE PARTICIPAN EN LA MANOBRAS DE ATRAQUE EN EL MUELLE NORTE DE MONTEVERDE, AUNQUE SE LES ESPECIFICA QUE DEBEN ≥ 3000 HP, DEBEN TENER COMO MÍNIMO 500 HP DE EMPUJE HALLADA, SI LA CAPACIDAD DEL BUQUE QUE ATRAQUE ES HASTA < 5000 TPM, SE PUEDE													
CONSIDERAR QUE LOS REMOLCADORES DEBEN SER ≥ 500 HP CON UNA CAPACIDAD MÁXIMA DE 40,000 TPM. LOS REMOLCADORES DEBEN TENER LA CAPACIDAD DE EMPUJE HALLADA, SI LA CAPACIDAD DEL BUQUE QUE ATRAQUE ES HASTA < 5000 TPM, SE PUEDE													
NOTA 1: DE ACUERDO A LAS CONDICIONES DEL TIEMPO Y CORRIENTES ADVERSAS QUE SE PUEDAN PRESENTAR EN LA ZONA DE LA LIBERTAD, EL PRACTICO PODRÁ SOLICITAR OTRO REMOLCADOR EN MANOBRAS DE ATRAQUE Y DESATRAQUE.													
OTRAS DE LAS RAZONES A CONSIDERAR PARA SOLICITAR OTRO REMOLCADOR, SERÁN EN CASO DE QUE NO EXISTA SUFICIENTE ÁREA DE MANOBRAS POR EL POSICIONAMIENTO DE FONDO DE LOS BUQUES.													
ESTA MATRIZ SE ESTABLECE A LOS TEÓRICOS CONSIDERANDO FACTORES ESTABLECIDOS Y SE TABULAN LAS NAVES QUE OPERAN EN LA JURISDICCION DE LA CANTIDAD Y DISTRIBUCION FINAL DE LOS REMOLCADORES. QUEDA A CRITERIO Y													
ALMANO DE CADA MANOBRAS ESPECIFICAR EN COORDINACION CON EL CAPITAN DE LA NAVE.													

ANEXO “B”**Matriz de Tiempos de traslado y maniobra de los Remolcadores****1. Generalidades.-**

Cada maniobra de un buque o entre buques que se realizan en la rada de La Libertad tiene que ser asistida por el uso de uno o más remolcadores, los mismos que al ser designados para prestar su servicio, tienen que trasladarse a las diferentes áreas o sitios de maniobra que han sido establecidos dentro de la Jurisdicción.

Es por esta razón, que se ha diseñado una matriz de Tiempos de Traslado para estandarizar el tiempo que dura el tránsito de los remolcadores y la maniobra como tal, desde el amarradero al área o sitio de maniobra y la maniobra propiamente dicha.

Los tiempos obtenidos ha sido el estudio de un sin número de maniobras realizadas a lo largo de los años, y cuyos datos nos han permitido determinar los tiempos apropiados a estandarizar en cada área o sitio de maniobra.

2. Consideraciones. –

Para la obtención de los tiempos de traslado se ha tomado en consideración los siguientes parámetros:

- En todos los recorridos a las áreas o sitios de maniobra se utilizó una velocidad de seguridad para traslado promedio de 7.5 nudos, siendo esta una velocidad económica de traslado.
- Punto de Referencia Inicial (PRI) para la medición de los traslados, ubicado en el área de amarre de los remolcadores.

Latitud: 02° 12.400' S
Longitud: 080° 54.797' W

- Las mediciones fueron realizadas desde el punto de referencia al área o sitio de maniobra y viceversa, incluida maniobras de abarloamiento y desabloamiento entre buques.
- Condiciones de mar estables, de acuerdo a la escala de Beaufort, Mar 1 (hasta 3 millas alejado de costa) y Mar 2 (desde boyas internacionales hasta fondeadero de buques de > a 15 metros de calado)
- Los factores exógenos tales como viento, corriente y marea afectan directamente al tiempo, pero considerando que las distancias a trasladarse son pequeñas, estas variaciones de tiempos no extienden los ya considerados.

3. Referencias Geográficas. –

En cada una de las áreas y sitios de maniobras que se tienen identificados dentro de la Jurisdicción de SUINLI, se han establecido puntos de referencia geográficos (PRG); los mismos, que se consideran para el cálculo de los tiempos de traslado, en base al punto de referencia inicial (PRI) establecido en el numeral anterior.

En la Tabla 1 que se detalla a continuación, se especifica la posición en latitud/longitud del punto referencial, la distancia entre punto y punto, el tiempo del recorrido, el tiempo de recorrido total y el tiempo estándar con maniobra incluida.

Tabla 1: Tiempos de traslado total del PRI al PRG y Tiempos con Maniobra

Área o Sitio	PRG	Distancia Ida	Tiempo Total Traslado (Ida- Vuelta)	Tiempo Estándar con Maniobra
Boyas Muelle La Libertad	Lat. 02°13.000' S Long. 080°54.350' W	0.75 Mn	12 min.	01 hora
Boyas Cautivo	Lat. 02°12.666' S Long. 080°53.616' W	1.21 Mn	20 min.	01 hora
Fondeadero Cabotaje	Lat. 02°11.267' S Long. 080°53.750' W	1.54 Mn	30 min.	01 hora
Boyas Internacionales	Lat. 02°10.767' S Long. 080°54.433' W	1.68 Mn	34 min.	02 horas
Monoboya	Lat. 02°10.400' S Long. 080°55.600' W	2.16 Mn	40 min.	02 horas
Fondeadero Internacional < 15 mts.	Lat. 02°09.383' S Long. 080°54.383' W	3.05 Mn	60 min.	02 horas
Fondeadero Internacional > 15 mts.	Lat. 02°08.500' S Long. 080°55.500' W	3.97 Mn	80 min.	03 horas

A continuación, en las Figuras 1 y 2 se visualizan todas las áreas y sitios de maniobra de la Rada de La Libertad, a excepción de Monteverde

Figura 1: Áreas y Sitios de Maniobra Cercanas al PRI

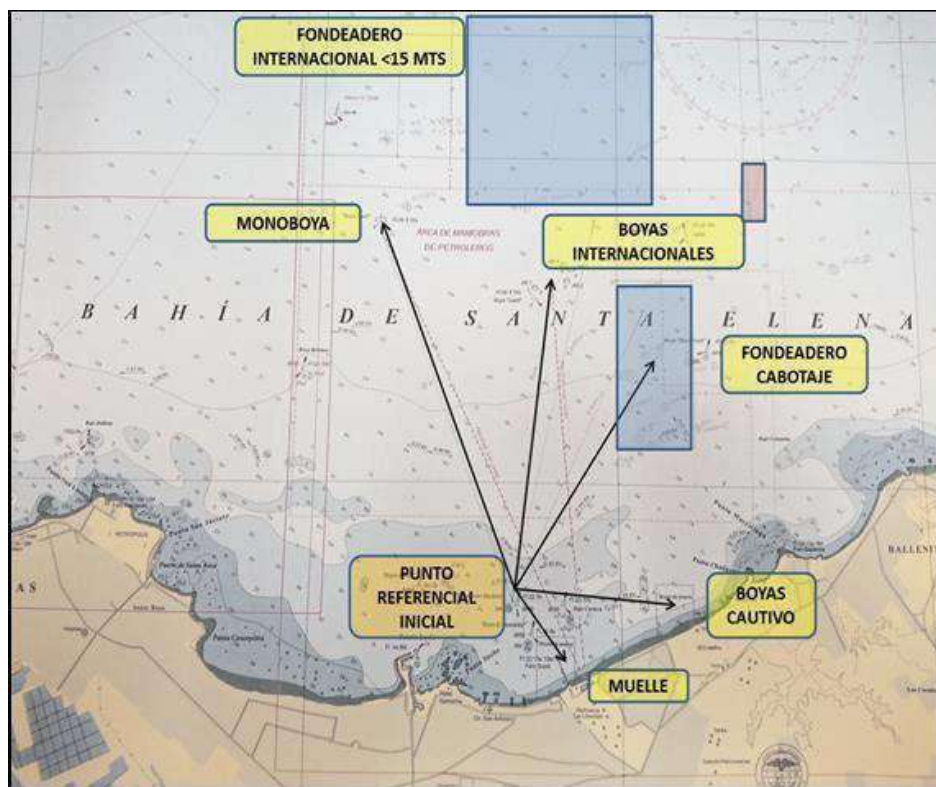
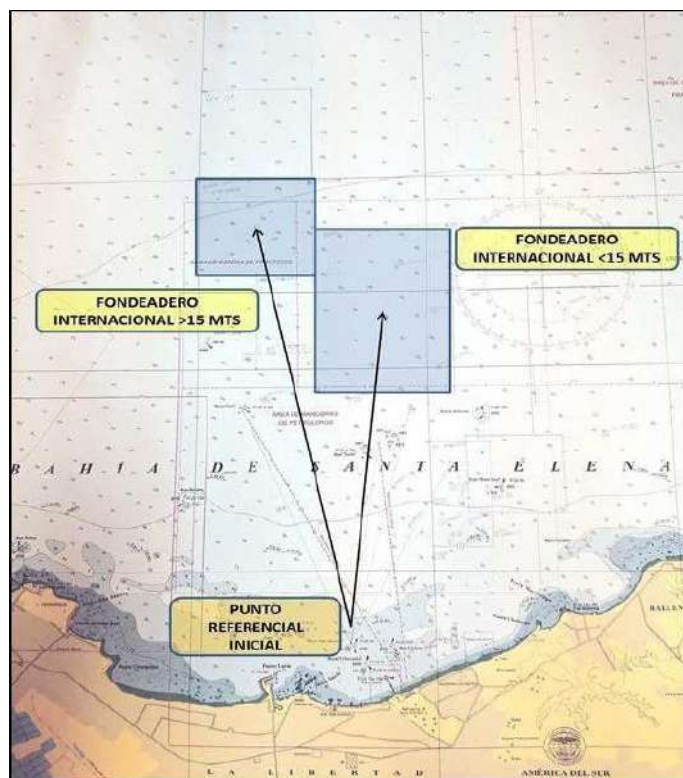


Figura 2: Áreas y Sitios de Maniobra Alejadas al PRI



4. Matriz de Tiempos. –

Una vez obtenidos las distancias de traslado donde se incluye los tiempos de la maniobra para cada una de las áreas o sitios de maniobra en base al PRI y los PRG, se pudo determinar los tiempos de traslado y maniobra que existen entre las áreas y sitios de maniobra, considerando la dinámica de las operaciones, que en muchos de los casos los remolcadores se tienen que trasladar a otra área o sitio de trabajo, sin necesidad de retornar al PRI. En la Tabla 2 se detallan las distancias y los tiempos de maniobra los traslados entre áreas o sitios de maniobra.

Tabla 2: Distancia de traslado entre áreas o sitios de maniobras incluido el tiempo de maniobra

Área o Sitio	Boyas Muelle La Libertad	Boyas Cautivo	Fond. Cabotaje	Boyas Int.	Monoboya	Fond. Int. < 15 mts.	Fond. Int. > 15 mts.
Boyas Muelle La Libertad	-	0.81 Mn 01 hora	1.83 Mn 01 hora	2.23 Mn 02 horas	2.86 Mn 02 horas	3.60 Mn 02 horas	4.67 Mn 03 horas
Boyas Cautivo	0.81 Mn 01 hora	-	1.38 Mn 01 hora	2.05 Mn 02 horas	2.97 Mn 02 horas	3.36 Mn 02 horas	4.51 Mn 03 horas
Fondeadero Cabotaje	1.83 Mn 01 hora	1.38 Mn 01 hora	-	0.87 Mn 02 horas (*)	2.35 Mn 02 horas	1.98 Mn 02 horas	3.26 Mn 02 horas
Boyas Int.	2.23 Mn 02 horas	2.05 Mn 02 horas	0.87 Mn 01 hora	-	1.50 Mn 02 horas (*)	1.38 Mn 01 hora	2.47 Mn 02 horas
Monoboya	2.86 Mn 02 horas	2.97 Mn 02 horas	2.35 Mn 02 horas	1.50 Mn 02 horas (*)	-	1.61 Mn 01 hora	1.92 Mn 02 horas
Fondeadero Int. < 15 mts.	3.60 Mn 02 horas	3.36 Mn 02 horas	1.98 Mn 02 horas	1.38 Mn 02 horas	1.61 Mn 01 hora	-	1.42 Mn 01 hora
Fondeadero Int. > 15 mts.	4.67 Mn 03 horas	4.51 Mn 03 horas	3.26 Mn 02 horas	2.47 Mn 02 horas	1.92 Mn 02 horas	1.42 Mn 01 hora	-

(*): Justificación de mayor tiempo de maniobra con poca distancia recorrida que corresponde a maniobra más compleja, esto se aplica a las maniobras en Monoboya y Boyas Internacionales.

Cuando la próxima maniobra se realiza en la misma área o sitio de maniobra, el tiempo estándar a ser considerado es de 01 hora, teniendo como excepción las maniobras que se realizan en sitio de la Monoboya y en Boyas Internacionales, que por su complejidad toma más tiempo realizarlas.

Para las maniobras en Monteverde se considera un tiempo de maniobra estándar de 04 horas, considerando su traslado desde la Rada de La Libertad hacia el muelle de Monteverde, aplicable únicamente a los buques de tráfico Internacional que estén realizando operaciones de cabotaje. Cuando se trata de buques de tráfico internacional, se cobrará de acuerdo al tarifario vigente, esto es por TRB por maniobra.

De presentarse el caso, de atender buques de tráfico internacional que recalen en la Rada de La Libertad por efectos de BOC, con un calado mayor a 20 metros de calado, el tiempo de maniobra estándar es de 03 horas.



Abg. Jaqueline Vargas Camacho
DIRECTORA (E)

Quito:
Calle Mañosca 201 y Av. 10 de Agosto
Atención ciudadana
Telf.: 3941-800
Exts.: 3133 - 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.