

Administración del Señor Lcdo. Lenin Moreno
Garcés
Presidente Constitucional de la República del
Ecuador
Lunes, 28 de Mayo de 2018 (R. O. 465, 28-mayo -2018 Edición Especial)

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

RESOLUCIÓN No.

MTOP-SPTM-2018-0023-R

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

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Nro. MTOP-SPTM-2018-0023-R

Guayaquil, 19 de marzo de 2018.

LA SUBSECRETARÍA DE PUERTOS, TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL

Considerando:

Que, la Constitución de la República en su art. 82, 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 Art. 314 de nuestra Carta Magna, señala que: "El Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y 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, el Decreto Ejecutivo 723 de 009 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 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 relacionada directamente con el manejo de los Terminales Petroleros, a través de las Superintendencias de Balao, La Libertad y el Salitral;

Que, mediante Memorando Nro. MTOP-DDP-2018-135-ME del 2 de marzo de 2018, el Director de Puertos remite el informe técnico No. DDP-INF-060/2018 del 28 de febrero de 2018, 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 TERMINAL GASERO DE MONTEVERDE APLICABLE AL TRAFICO INTERNACIONAL Y DE CABOTAJE** con su ANEXO "A y B" y la **"MATRIZ DE SEGURIDAD PARA EL INGRESO, ATRAQUE Y DESATRAQUE, AMARRE Y DESAMARRE, ABARLOAMIENTO Y DESABARLOAMIENTO DE NAVES QUE OPERAN EN LA JURISDICCIÓN DE LA SUPERINTENDENCIA DEL TERMINAL PETROLERO DE LA LIBERTAD"**, anexas a la presente resolución.

Art. 2.- Deróguese la Resolución No. 14, publicada en el Registro Oficial No. 433 del 25 de abril del 2011.

Art. 3.- La presente Resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial y de su cumplimiento se encargará la Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad.

Dada y firmada en Guayaquil, en el despacho del señor Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, el diecinueve de marzo del dos mil dieciocho.

Documento firmado electrónicamente

Ing. Hugo Fernando Rodas Cornejo, Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

CERTIFICO: Que la copia que antecede es conforme a su original. Lo Certifico.- f.) Ab. Carola Rivera Dolberg, Secretaria Ad-Hoc, Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

4 - Lunes 28 de mayo de 2018 Edición Especial N° 465 - Registro Oficial

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

ÍNDICE GENERAL.

CAPITULO I

I. OBJETO Y DEFINICIONES

1.1. Objeto

1.2. Definiciones

CAPITULO II

II. OPERACIONES MARÍTIMAS

11.1. 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 para otorgar la libre plática

II. 1.6. Documentación exigida a los buques petroleros de tráfico nacional para otorgar la libre plática

11.1.7. Arribo de un buque extranjero de tráfico internacional por primera vez al Terminal

11.1.8. Notificación de zarpe

11.1.9. Zarpe de un buque de tráfico internacional o de cabotaje

II. 1.10. Documentación que deben llevar los buques para navegar en aguas jurisdiccionales

II. 1.11. Agencias navieras

II. 1.12. Documentación para el control de combustible

II. 1.13. Documentación para embarcaciones privadas

II. 1.14. Solicitud de servicios

11.2. Control de operaciones

11.2.1. Operaciones marítimas

11.2.2. Prioridades en los operativos

11.2.3. Practicaje

11.2.3.1. Obligatoriedad del servicio de practicaje'

11.2.3.2. Capitán de Amarre y Control de Carga

II.2.3.3. Situaciones de emergencia

11.2.3.4. Sanciones por no usar Practico

11.2.3.5. Prestación de servicio

11.2.3.6. Amarre/abarloamtentó

11.2.3.7. Desamarre/desabarloa miento

11.3. Áreas de fondeo y maniobras

11.3.1. Área de operativos o maniobras

11.3.2. Área de espera de prácticos

11.3.3. Área de fondeo

11.4. Características de los buques que pueden operar es SUINLI

11.5. Capacidad de grúas de carga (Carga Gear) para manipulación de las mangueras

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

11.7. Sistema de amarre

11.7.1. Monoboya

11.7.2. Boyas internacionales

11.7.3. Boyas de Cautivo

11.7.4. Boyas del muelle

11.8. Regulaciones para las naves durante su permanencia en SUINLI

11.9. Navegación y movilización de naves

11.9.1. Prohibición

11.9.2. Autorización para la movilización de las naves

11.9.3. Maniobras de emergencia

11.9.4. Notificación de movilización de naves

11.9.5. Uso de remolcadores

11.9.6. Uso de lanchas

11.9.7. Falso movimiento

11.10. Obligatoriedad de los servicios

CAPITULO III

111. DE LA SEGURIDAD

111.1. Normas internacionales de seguridad

111.2. Prohibición de maniobras

111.3. Normas generales de seguridad

111.3.1. Iluminación

111.3.2. Máquinas

111.3.3. Maquinarias auxiliares

111.3.4. Aparatos, conexiones eléctricas y luces abiertas

111.3.5. Válvulas de fondo y descargas fuera de borda

111.3.6. Cables de emergencia para remolque (Fire Wires)

111.3.7. Casco, chalecos salvavidas, Zapatos antideslizantes, y equipo de protección

111.3.8. Equipos de búsqueda y rescate

111.3.9. Desamarre de un buque que está en procesa de carga o descarga

111.3.10. Reportes del Capitán del buque

111.3.11. Personal de Guardia

111.3.12. Conexión y desconexión de mangueras

111.3.13. Equipos portátiles de medición de gases

111.3.14. Incendio

111.4. Normas específicas de seguridad

- 111.4.1. Previas a la operación de amarre
- 111.4.2. Durante la operación de amarre
- 111.4.3. Durante la operación de desamarre

111.5. Normas complementarias de seguridad

111.6. Normas para la suspensión de las operaciones de carga y descarga

111.7. Normas relativas a resoluciones de la Autoridad Marítima Nacional

111.8. Normas relativas a la Superintendencia como Autoridad Marítima

- 111.8.1.** Embarcaciones menores
- 111.8.2. Mal tiempo
- 111.8.3. Informe de novedades
- 111.8.4. Infracción de las regulaciones de seguridad
- 111.8.5.** Personal autorizado

CAPITULO IV

IV. DE LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

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

IV.3.3.1. Embarcación sospechosa

IV.3.3.2. Entregas logísticas

IV.3.3.3. Prohibición/autorización visitas

IV.3.3.4. Luces nocturnas

IV.3.3.5. Sistemas principales

IV.3.3.6. En maniobra de carga/descarga

IV.3.3.7. Turnos de guardia

IV.3.3.8. Autorizadas

IV.3.4 Vigilancia del espejo de agua adyacente a la instalación portuaria

IV.3.4.1. Patrullajes

IV.3.4.2. Coordinaciones

IV.3.4.3. Faenas de pesca

IV.3.4.4. Personal autorizado

IV.3.4.5. 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 captara de un baque; 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

IV.14. Infracciones de las regulaciones de protección

IV. 15. Normas complementarias

CAPITULO V

V. DE LA PREVENCIÓN Y CONTROL DE CONTAMINACIÓN V.I

Generalidades

V.2 De la prevención

V.2.1. Certificado

V.2.2. Inspección

V.2.3. Residuos de hidrocarburos

V.2.4. Descargas de hidrocarburos

V.2.5. Agua de lastre sucio o mezclas oleosas

V.2.6. Tanque de lastre segregado

V.2.7. Recepción de residuos líquidos en tierra

V.2.8. Equipos para control contaminación ec tierra

V.2.9. Equipos para control contaminación a bordo de buques

V.2.10. Plan de emergencia a bordo

V.3. Del control

V.3.1. Maniobra de bunkereo

V.3.2. Conexión y desconexión de mangueras

V.3.3. Aguas residuales en tierra

V.3.4. Lastre segregado

V.3.5. Contaminación del mar por hidrocarburos.

V.3.6. Certificado y garantías por contaminación del rnat por hidrocarburos

V.3.7. Basura de los buques

V.4. Infracción a las disposiciones

CAPITULO VI

VI. DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

VI.1 Las cometidas por funcionarios de tas 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

L OBJETO Y DEFINICIONES

1.1 Objeto

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

1.2. Definiciones

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

Autorización de Libre Operación (ALO).- Documento oficial emitido por la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA), que permite operar en el terminal petrolero a los buques de otras banderas, debiendo ser conocido por la Superintendencia antes del arribo de la nave.

Área de fondeo y maniobra

- **Fondeo**: Es el área marítima dentro de la jurisdicción del terminal petrolero en la cual se encuentran ubicados los fondeaderos.

- **Maniobra**: Área donde los buques ejecutan las diferentes operaciones marítimas dentro de la jurisdicción del terminal petrolero.

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

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

Capitán del buque.- Oficial Mercante designado **por** la compañía al mando del buque.

Capitán de Amarre y Control de Carga - CACC- Es el representante de los terminales marítimos de PETROECUADOR, quien tiene bajo su responsabilidad, el control y supervisión de las operaciones de carga y descarga de hidrocarburos en los buques petroleros en muelle, boyas, monoboya u operaciones de alije y asiste a los prácticos en las maniobras.

Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).- Disposiciones a las cuales se hace referencia en el Capítulo XI-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (enmendado): para la implementación del nuevo sistema internacional de medidas destinadas a incrementar la protección marítima, permitiendo que buques e instalaciones portuarias cooperen para detectar y prevenir actos que supongan una amenaza para U protección en el sector del transpone 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.

Registro Oficial - Edición Especial N° 465 Lunes 28 de mayo de 2018 - 9

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 estatuto 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 de recepción, despacho de las naves y prevención de la contaminación de los buques tanqueros que operan en el terminal marítimo. (Inspectores 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,

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 = Numero cúbico de un buque
LBP = Eslora entre perpendiculares
B = Manga
D = Puntal

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

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

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

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

10 - Lunes 28 de mayo de 2018 Edición Especial N° 465 - Registro Oficial

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-**Práctico.- Es el Capitán de Altura calificado como Práctico de SUINLI para asesorar a los capitanes de los buques petroleros y gaseros, que realizan las maniobras** en la jurisdicción del Terminal Petrolero, en todo lo relacionado a la navegación, regulaciones de maniobras y legislación marítima. Los prácticos son controlados por la Superintendencia.

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

SIGMAP.- Sistema Gerencial de Información Marítima y Portuaria, que permite el procesamiento de datos para el seguimiento y control de los buques mercantes, durante su navegación por el área de responsabilidad ecuatoriana..

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

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

CAPITULO II

II. OPERACIONES MARÍTIMAS

II.1. Documentación

La Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad efectuará el control de los documentos y certificados nacionales e internacionales vigentes de los buques.

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

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.

II.1.1. Notificación de arribo

Todos los buques nacionales y extranjeros de tráfico internacional notificarán su arribo directamente a Radió Costera Guayaquil por los canales de trabajo, con la siguiente información; Registro Oficial - Edición Especial N° 465 Lunes 28 de mayo de 2018 - 11

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 (I A A) de acuerdo al SITRAME, como anexo al SP.

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

Con la recepción de la información antes citada, la Superintendencia procederá a ingresar en el SIGMAP el arribo de la embarcación.

Las agencias marítimas reportarán a radió SUINLI el ETA de las embarcaciones agenciadas, 72 horas antes de su arribo, y mantendrán informada a SUINLI de los cambios que se generen con esta información.

11.1.2. Recepción y despacho

Para efectos de la recepción y despacho, se cumplirá lo contemplado en el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional (FAL-65), Código de Policía Marítima y en el Reglamento a la Actividad Marítima.

La recepción del buque por parte de las autoridades, se efectuará una vez que el buque esté fondeado.

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

11.1.3. 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 emitido por la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA) para los siguientes casos:

- a) Para el abastecimiento de combustible para consumo de máquinas, deberá contar con para Bunkereo Internacional (B/I), en las zonas autorizadas.
- b) Para operar en el terminal petrolero, documento oficial que debe ser de conocimiento de SUINLI antes del arribo del buque, a través del Sistema de Gestión Marítima y Portuaria (SIGMAP). Será válido únicamente para la operación que fue solicitada, bajo Las condiciones e indicaciones que constan en dicho documento.

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, procederá 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 la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA), en las zonas autorizadas por Resolución 038/02. Los buques petroleros en Tráfico de cabotaje de bandera nacional que entregan combustible sólo para consumo de máquinas (bunkereo), deberán solicitar a la Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad (SUINLI) la autorización para esté operativo.

II. 1.5.Documentación exigida a los buques nacionales o extranjeros de Tráfico Internacional para otorgar la Libre Plática

Para su recepción, se debe dar cumplimiento a lo establecido en el Reglamento de la Actividad Marítima, donde el Capitán de la nave al momento de la recepción deberá

12 - Lunes 28 de mayo de 2018 Edición Especial N° 465 - Registro Oficial

presentar a las autoridades de la Superintendencia del Terminal Petrolero, Sanidad y Migración los siguientes documentos:

- Permiso de zarpe del último puerto extranjero.
- 5 ejemplares de la declaración general.
- 4 ejemplares de la declaración de manifiesto de carga.
- 4 ejemplares de la declaración de provisiones del buque.
- 4 ejemplares del rol de tripulación.
- 2 ejemplares de la declaración de efectos de la tripulación.
- 4 ejemplares de la lista de pasajeros,
- 1 ejemplar de la declaración marítima de sanidad.
- 2 ejemplares de la lista de correo.
- 1 formato para reponer de cambio de agua de lastre.
- Copias de los mensajes SITRAME enviados a la Cosiera Guayaquil.

11.1.6. Documentación exigida a los buques petroleros de tráfico nacional para otorgar la Libre Plática

De acuerdo a lo dispuesto en el Reglamento a la Actividad Marítima las naves de cabotaje deberán presentar los siguientes documentos originales al momento de la recepción o en el tiempo máximo de dos horas, luego de la hora de fondeo;

- Solicitud de zarpe del último puerto.
- Rol de tripulación.
- Lista de pasajeros.
- Declaración de suministros, del buque.
- Permiso de tráfico.

Adicional mente se requerirán los siguientes documentos:

- Memorial de viaje.
- Guía de movilización y despacho marítimo .de combustible (Petroecuador). Manifiesto de carga.

Con la documentación presentada en las numerales anteriores en originales, el Superintendente declarará la Libre Plática.

El Superintendente no otorgará libre plática a un buque si durante la recepción, se comprueba alguna deficiencia o ausencia en la documentación oficial, particular que informará a la agencia naviera

respectiva.

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

La Superintendencia, a petición de la agencia naviera, acudirá nuevamente a bordo del buque al que no se le otorgó la Libre Plática al arribo, y verificará que se haya cumplido lo indicado en el numeral anterior.-.

11.1.7. Arribo de **un** buque de otra bandera de tráfico internacional por primera vez al **terminal**

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

Certificado internacional de seguridad del equipo.
Certificado internacional de seguridad de construcción.
Certificado internacional de seguridad de radio.
Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.

Registro Oficial - Edición Especial N° 465 Lunes 28 de mayo de 2018 - 13

- 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 de exención de desratización.
Certificado emitido por la autoridad competente de que el buque tiene un seguro u otra seguridad financiera respecto al Convenio sobre Responsabilidad Civil por Daños por Contaminación, de Hidrocarburos.
Certificado internacional de protección del buque (Código ISPS).
Certificado "Condition Assessment Programme - CAP Certificate". (Solo para buques petroleros desde los 15 años de edad).
- Documento de Cumplimiento - DOC.
Libro registro de hidrocarburos: Parte T 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.

Los certificados OMI también podrán ser revisados por la autoridad marítima local a los buques de tráfico internacional que arriben al terminal petrolero o gasero en cualquier viaje, para verificar la vigencia y validez de dichos certificados.

La ausencia o irregularidad de algún certificado OMI durante la inspección por parte de la autoridad marítima local, ocasionará la suspensión o postergación del operativo a cumplirse en el terminal petrolero o gasero.

La agencia naviera del buque petrolero o gasero en tráfico Internacional, deberá presentar el comprobante de cancelación del pago de la tasa de faros y boyas, antes de su ingreso a aguas nacionales.

11.1.8. Notificación de zarpe

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

Mensaje SP de acuerdo al SITRAME, 2 horas antes del zarpe: este mensaje será requisito para obtención del permiso de zarpe.
Mensaje de zarpe/posición (PR), para confirmar su zarpe al inicio del viaje previsto.

Los capitanes de los buques reportarán a Radio SUINLI el zarpe y puerto de destino, una vez que el Inspector de Carga y Seguridad (Inspector de Control de Contaminación) de la Superintendencia, haya otorgado el despacho correspondiente.

11.1.9. Zarpe de un buque de tráfico internacional o de cabotaje

Previo al zarpe de un buque petrolero o gasero, nacional o extranjero de tráfico internacional, presentará a la autoridad del terminal petrolero los siguientes documentos:

- Solicitud y autorización de zarpe obtenido del SIGMAP/Superintendencia
 - 4 ejemplares de la declaración general.
 - 4 ejemplares de la declaración de manifiesto de carga.
 - 4 ejemplares de conocimiento de embarque.
 - 4 ejemplares de la lista de tripulación.
 - 4 ejemplares de la lista de pasajeros.
- 14 - Lunes 28 de mayo de 2018 Edición Especial N° 465 - Registro Oficial

4 ejemplares de la declaración de provisiones del buque. 1 ejemplar de permiso de tráfico.

- Bunker Dehvery Note (B.D.N.).

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

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

II. 1.10. 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.

11.1.11. 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 bancada o póliza de seguro.
Cédula de estación de Radio privada.

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

11.1.12. 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, expedido con la Directiva Específica Permanente DIGMER-OPE-001-R del 1 de agosto del 2007, referido a los siguientes puntos:

- **Uso obligatorio del sistema SIGMAP.**
Cumplir los procedimientos para operaciones de bunkereo y alije,

- **Control de las notas de entrega de combustible (Bunker Delivery Note - BDN).**
- **Control de guías de remisión/despacho.**
Control del bunkereo y alijes en los sitios autorizados.
Control de las maniobras de alije.
- **Control del abastecimiento de IFO.**

Registro Oficial - Edición Especial N° 465 Lunes 28 de mayo de 2018 - 15

II.1.13. 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 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, una vez obtenido el permiso de tráfico en la DIRNEA, deberán pasar la inspección de medidas de seguridad a cargo de los inspectores de carga y seguridad de la Superintendencia.

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

II. 1.14. Solicitud de servicios

Las solicitudes de servicios por parte de las agencias navieras, .serán analizadas en el orden de su recepción en la estación de radio SUINLI por el Departamento de Operaciones de la Superintendencia, quien fijará la fecha y hora de inicio de los operativos. Estas se efectuarán de acuerdo a las siguientes disposiciones:

Operativos de amarre, abarloomiento, se presentarán de manera oficial y por escrito directamente a la Superintendencia, y se confirmarán a la Estación de Radio SUINLI por el canal de trabajo o vía telefónica, mínimo con 4 horas de anticipación.

Operativos de desamarre, desabarloomiento serán solicitadas a la Radio SUINLI a pedido del Capitán de amarre y control de carga, quien previamente ha coordinado con el Capitán del buque, mínimo 2 horas de anticipación.

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

- Hora de inicio del operativo.
- Nombre del buque. Sitio de amarre,
- Nombre del Capitán de Amarre y Control de carga.
- Nombre de las embarcaciones que participan en la maniobra de abarloomiento.
- 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 S

horas de anticipación.
16 - Lunes 28 de mayo de 2018 Edición Especial N° 465 - Registro Oficial

II.2.2. Prioridades en los operativos

El Departamento de Operaciones de la Superintendencia, a través de SUINLI Radio comunicará a la agencia naviera la lecha 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, que justifique dicho pedido.

II.2.3. Practicaje

Es el servicio de asesoramiento que presta el Práctico de SUINLI, al Capitán de la nave en los movimientos y maniobras en el área de operación del terminal o en las áreas asignadas en su jurisdicción. Actualmente los prácticos de la Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad son dependientes de ella como servidores públicos.

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 la Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad, se le proveerá un práctico de forma obligatoria, conforme a lo dispuesto en las regulaciones específicas del terminal. La Superintendencia establecerá las excepciones de usar práctico, a través de una resolución, cuando la situación lo amerite,

II.2.3.2. Capitanes de Amarre y Control de Carga

Coordinará con el Práctico la posición del buque en la maniobra de amarre, quedando bajo su responsabilidad las operaciones de carga y descarga, control y seguridad de su ejecución. Asumirá el control de los remolcadores, una vez que el Práctico se desembarque.

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

Los capitanes de naves que en el área de jurisdicción de la Superintendencia maniobren sin llevar Práctico a bordo, serán sancionados de acuerdo a lo establecido en este reglamento.

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

11.2.3.5. Prestación de servicio

El servicio de practicaje se prestará durante todos los días del año, de acuerdo a las regulaciones operativas y de seguridad del Terminal Petrolero de La Libertad y del Terminal Marítimo de Monteverde

11.2.3.6. Amarre/abarloamiento

Las maniobras de amarre en la monoboya, en boyas internacionales, en boyas de Cautivo, en el muelle de Monteverde y abarloamientos, se realizarán en horario diurno.

Registro Oficial - Edición Especial N° 465 Lunes 28 de mayo de 2018 - 17

si las condiciones de tiempo y de seguridad del terminal lo permiten, y de común acuerdo entre el Capitán del buque, Práctico y Capitán de amarre y control de carga.

El Práctico iniciará el amarre a la monoboya, luego de haber sido informado por el Capitán del buque que este se encuentra listo, y por el Capitán de Amarre y Control de Carga, que el personal de apoyo, equipos y materiales necesarios en la maniobra, se encuentran a bordo.

El Práctico esperará 30 minutos el informe descrito en el párrafo anterior, luego de lo cual podrá registrar "FALSA MANIOBRA" y se desembarcará, informando a SUINLI de dicha novedad a través

de Radio SUINLI Un nuevo operativo de amarre podrá ser solicitado dos horas más tarde en que se solicitó el primer operativo, y una vez que se haya solucionado la novedad que originó la suspensión de la maniobra.

Los operativos de a barloa miento iniciará el Práctico, previa verificación de la condición de las tiras de amarre, defensas móviles y la presencia en el área de maniobra, de las lanchas y remolcadores que participarán en la maniobra.

II.2.3.7. Desamarre/desabarloamiento

Las maniobras de desamarre en la monoboya y desabarloamiento, se realizarán con horario diurno y nocturno, siempre y cuando las condiciones de tiempo y mar lo permitan; en boyas internacionales, en boyas de Cautivo y en muelle de Monteverde los desamarres se realizarán solo con luz del día.

Para los desamarres y desabarloamientos, 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 su arribo abordó, esperará hasta 30 minutos para iniciar el desamarre/desabarloamiento, 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, informara que existe causa justificada, la cual debe ser registrada en la papeleta de practicaje.

II.3 Áreas de Fondeo y Maniobras

II.3.1 Área de operativos o maniobras

El área donde los buques petroleros ejecutan operativos o maniobras epmo arribo, fondeo, amarre, desamarre, abarloamiento y desabarloamiento, ¿arpe y otros de ser necesario, está dentro de las siguientes coordenadas geográficas:

Área de La Libertad:

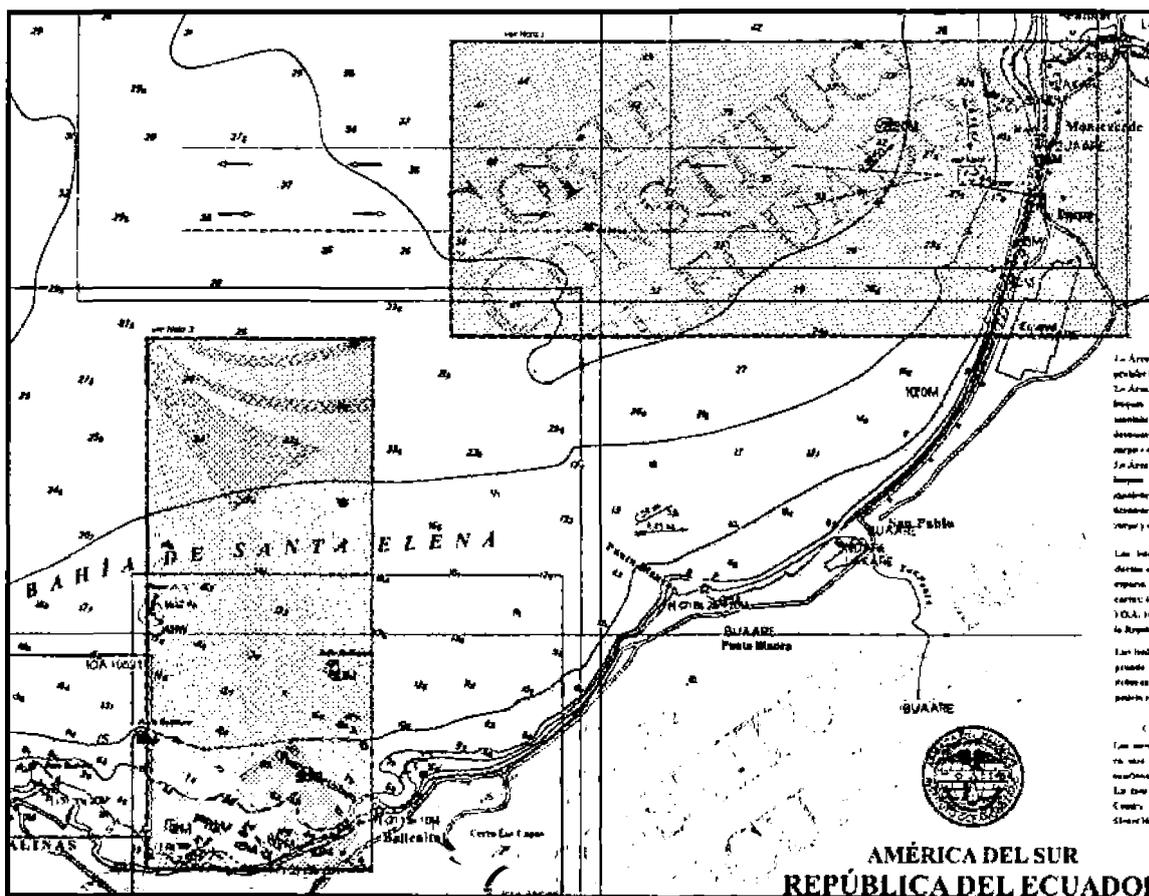
Latitud	02°06'00" S	Longitud	80°56' 00" W
Latitud	02°06'00" S:	Longitud	80°53' 00" W
Latitud	02°13'12" S	Longitud	80°56' 00" W
Latitud	02°13'12" S	Longitud	80°57' 00" W

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

18 - Lunes 28 de mayo de 2018 Edición Especial N° 465 - Registro Oficial

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 esta 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:

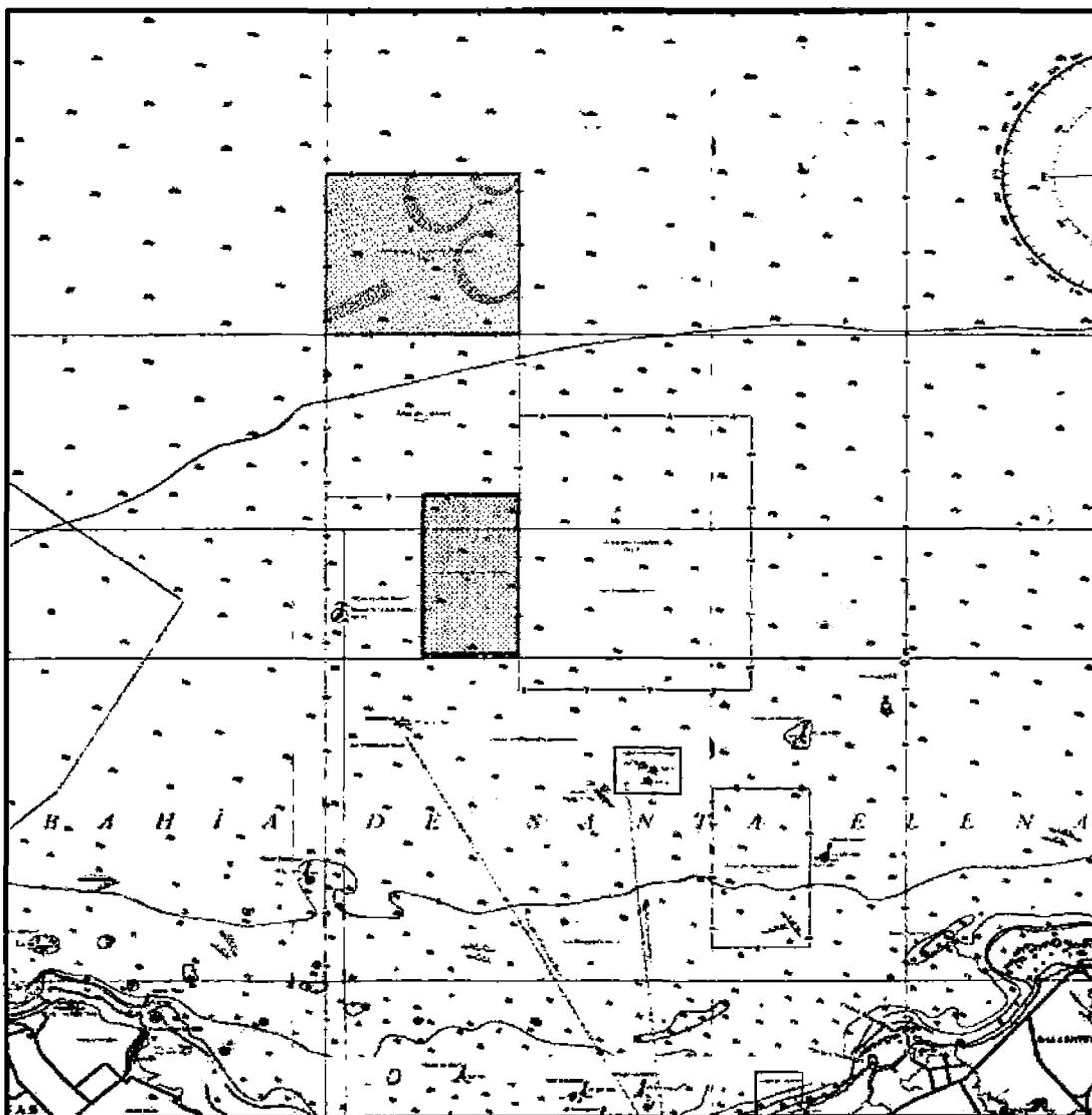
Para buques de más de 15 metros de calado, dentro de las siguientes coordenadas geográficas:

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° 51'00" 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.



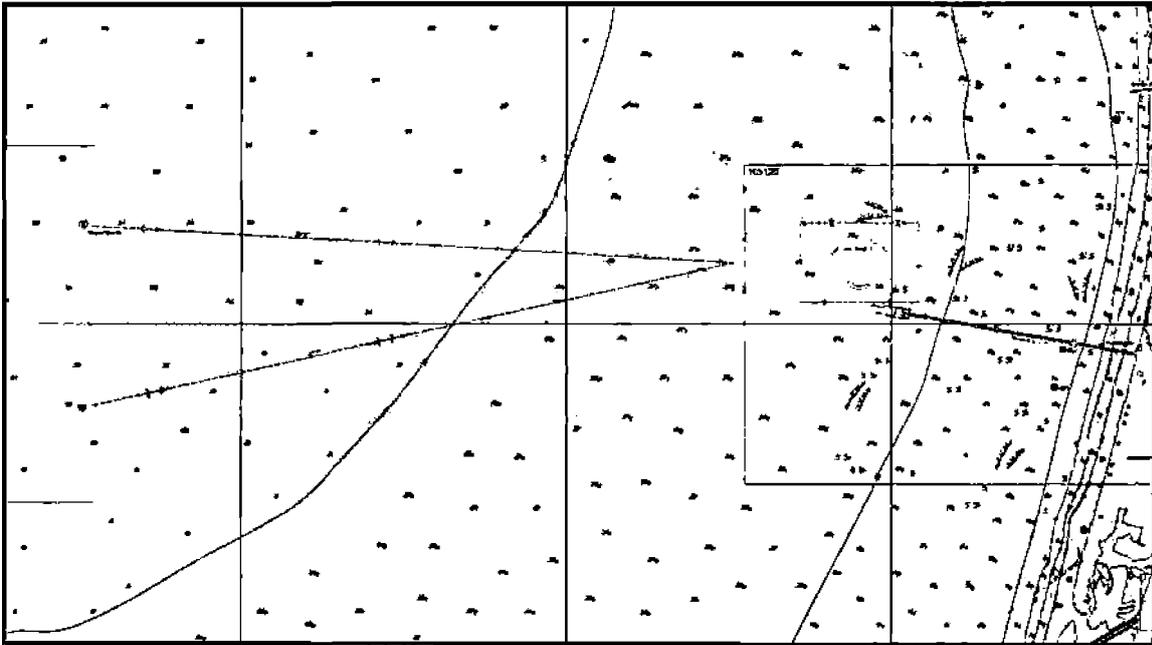
Recuadro Rojo: Área espera de Práctico No.2, buques de menos de 15 metros de calado.

Esta señalización está detallada 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° 03'41.26.1" 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 detallada 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

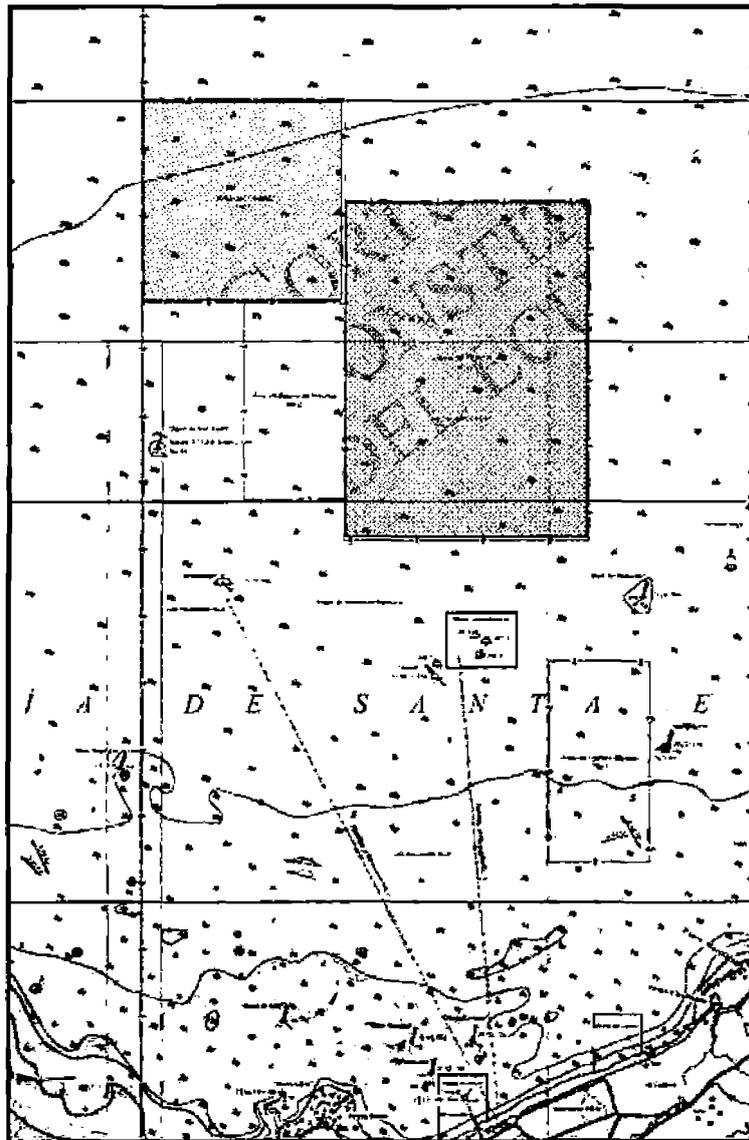
Rada de La Libertad:

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 esta detallada en la Carta Náutica I.O.A, 1652 del Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador.

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

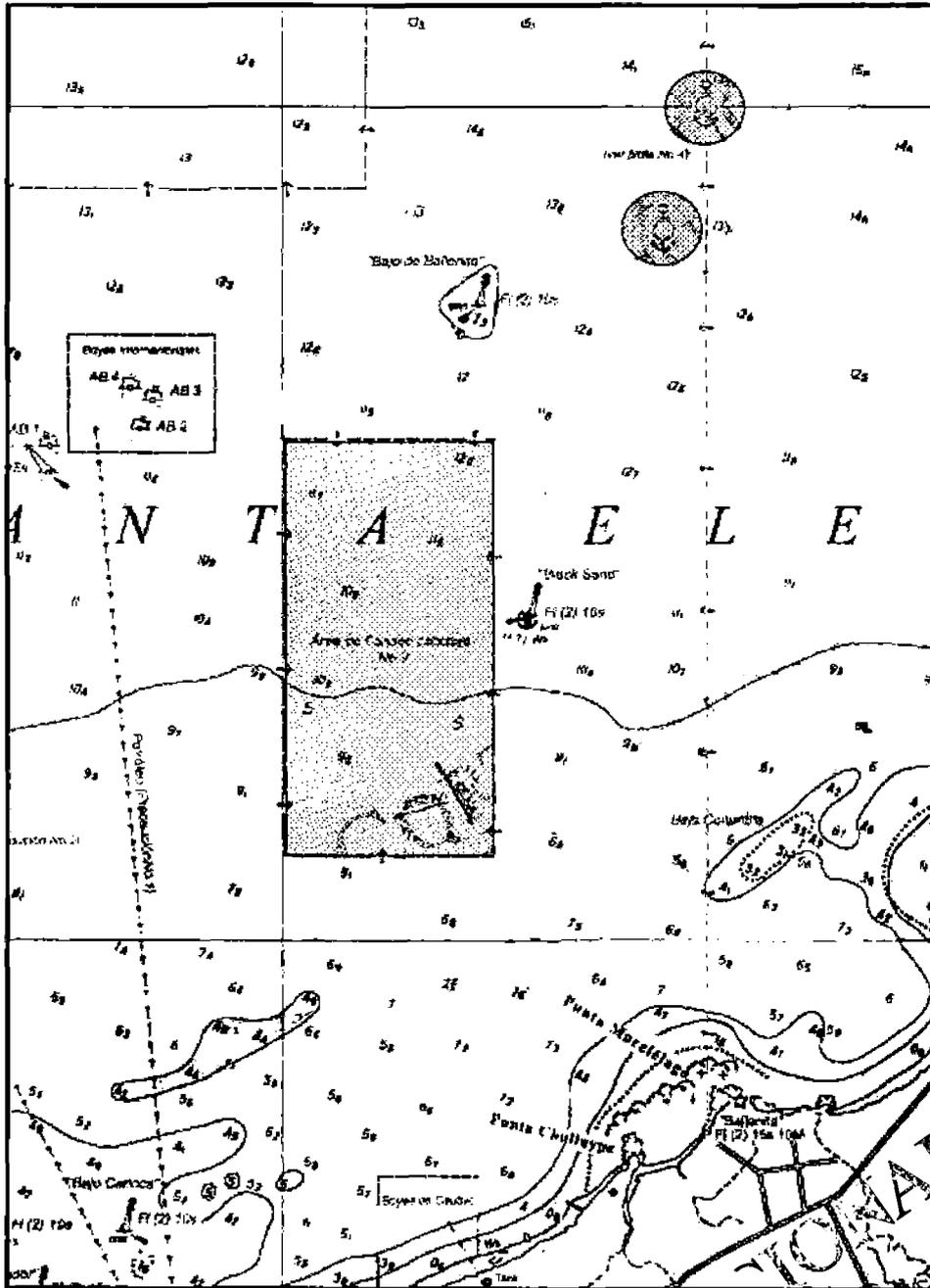
Latitud	02° 10'48" S	Longitud	080° 54'00" W
Latitud	02° 10'48" S	Longitud	080° 53'30" W
Latitud	02° 11'48" S	Longitud	080° 53'30" W
Latitud	02° 11'48" S	Longitud	080° 54'00" W

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



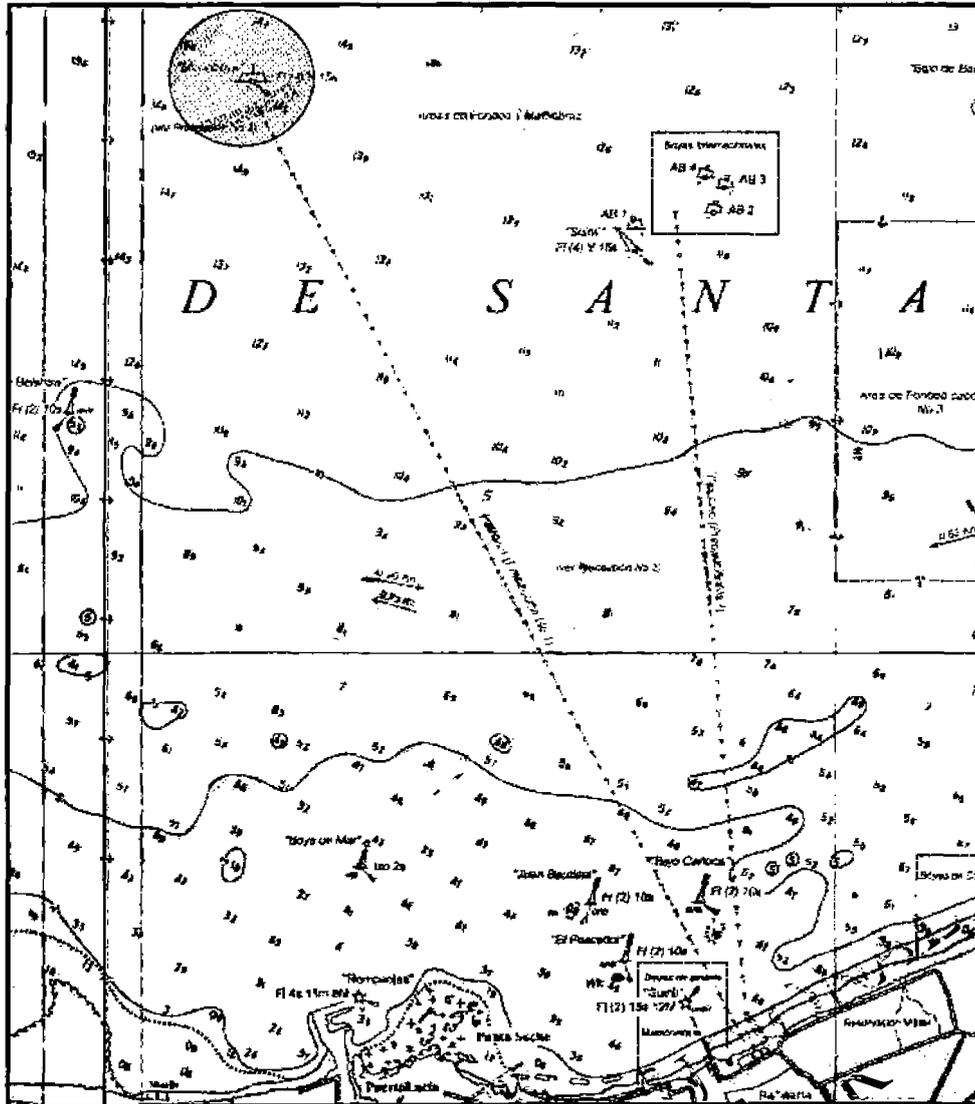
Recuadro Azul: Área de fondeo para buques de Cabotaje Círculos
Rojos: Áreas designadas para trabajos en Caliente.

Esta señalización esta destallada 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

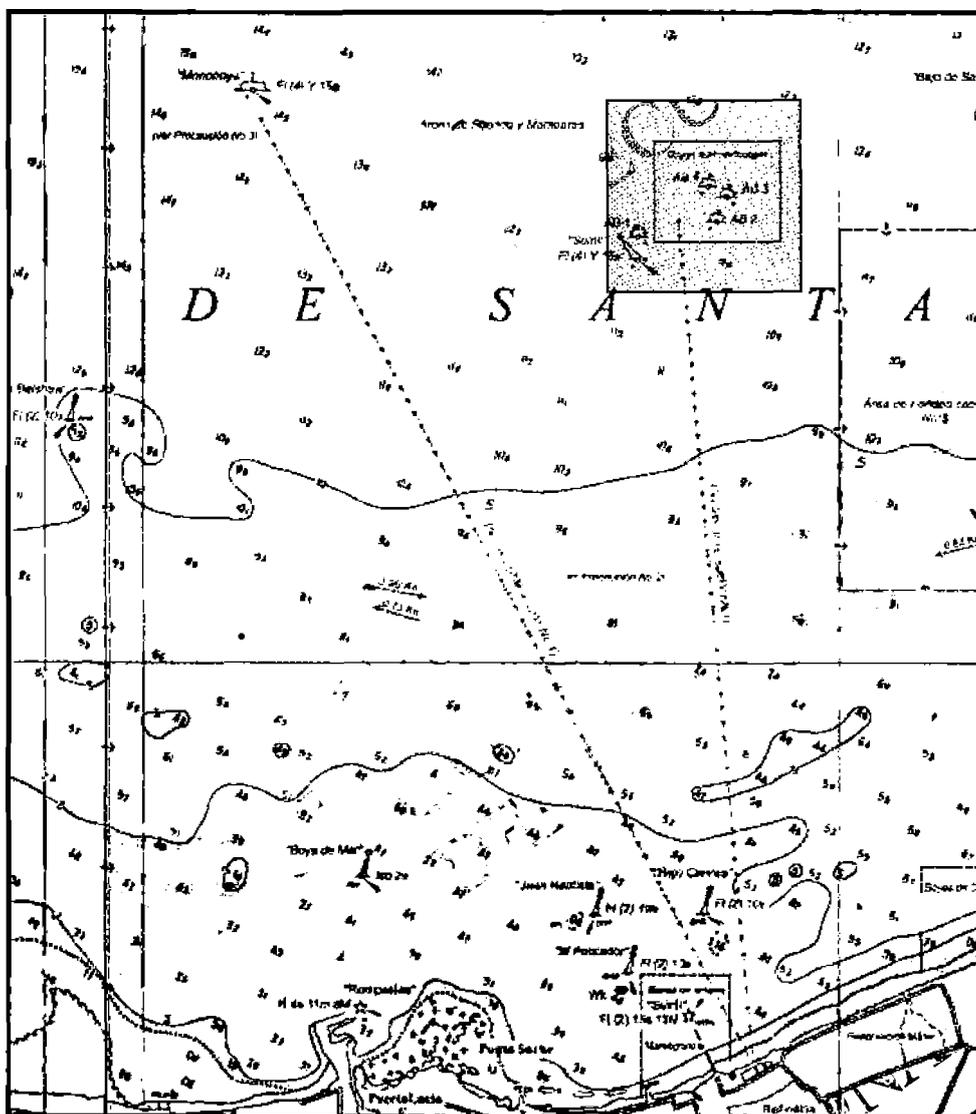
Monoboya: Los buques petroleros para realizar maniobra de descarga en la monoboya deben tener un peso muerto (DWT) máximo de 45.000 TPM, eslora total máximo de 184 metros y calado máximo de 12 metros.



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 1.0.A. 1052 del Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador.

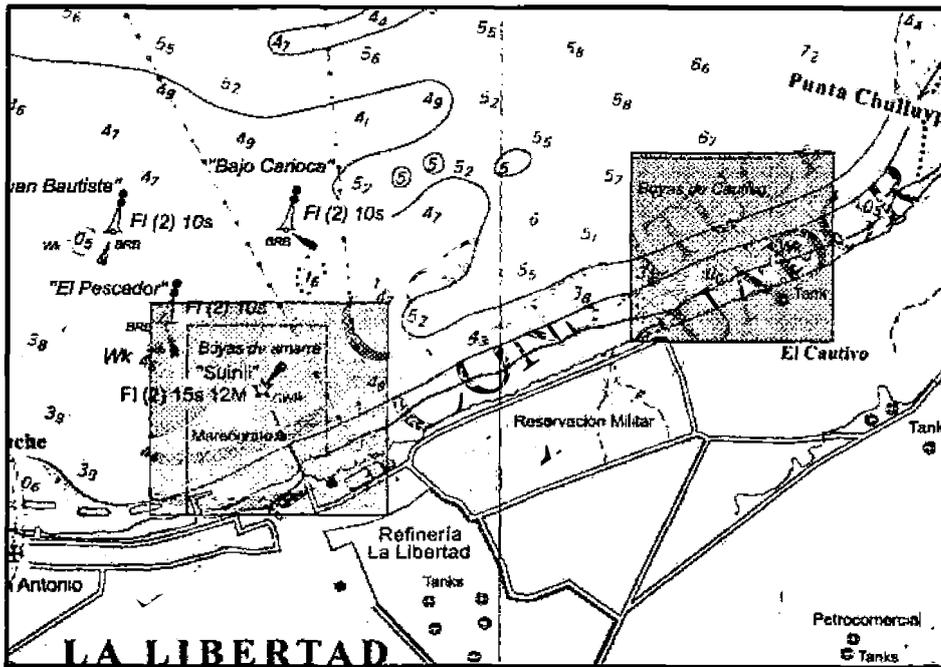
Boyas internacionales: Los buques petroleros para realizar maniobras de carga/des carga en boyas internacionales, deben tener un peso muerto máximo de 40.000 TPM, eslora total máxima de 204 metros, y calado máximo de 10.5 metros.



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.

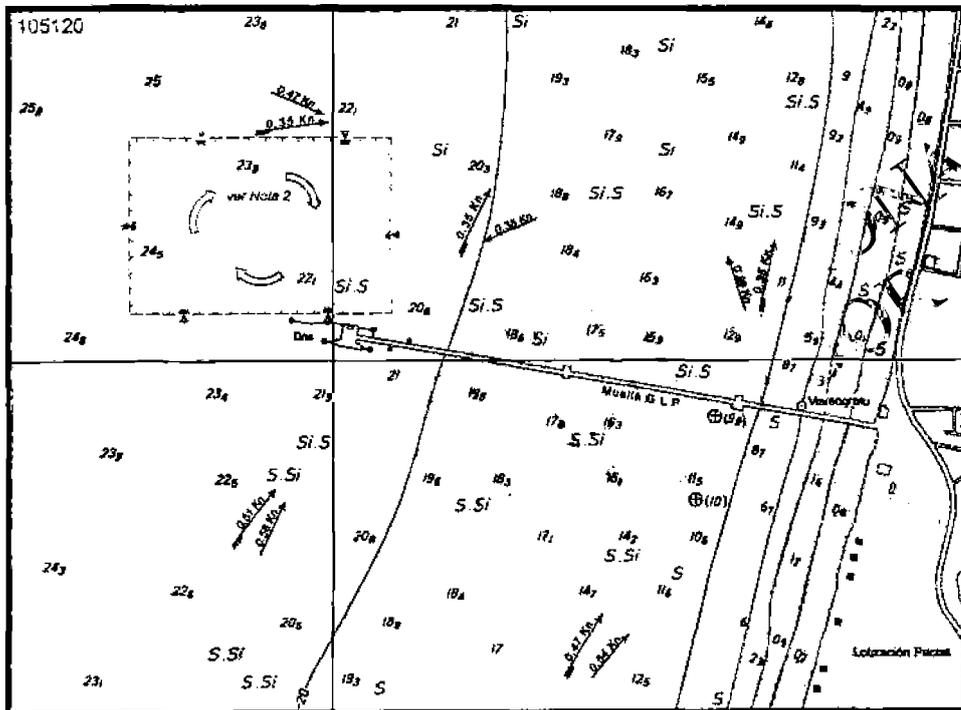
Boyas del muelle; Los buques petroleros para realizar maniobras de carga y descarga en estas boyas, deben tener un peso muerto máximo de 4.500 TPM, eslora entre perpendiculares de 120 metros, calado 5.8 metros y manga máxima de 18 metros.



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 destallada 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

11.5. Capacidad de grúas ele carga (Cargo Gear) par» manipulación de las mangueras

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

11.6. Cables de remolque de emergencia (Fire Wires o Towtng-off Wires)

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

11.7. Sistema de amarre

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

11.7.1. Monoboya

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

11.7.2. Boyas internacionales

Disponer de 3 tiras de amarre en proa babor, 3 tiras de amarre en popa babor, 3 tiras de amarre en popa estribor y 1 tira de amarre en popa centro.

Todas las tiras de amarre deben tener un largo de 220 metros. Prohibido el uso de cables.

11.7.3. 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-

11.7.4. Boyas del muelle

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

II.7.5 Muelle de Monteverde

Disponer por lo menos 4 tiras para largos y A tiras para spring en proa; y, 4 tiras para largos y 4 tiras para spring en popa. Prohibido el uso de cables.

11.8, 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 Intendente de Operaciones Marítimas.

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

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 tener permanentemente personal suficiente para mantener las condiciones operativas y poder maniobrar por sus propios medios. La seguridad física del material y personal será 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. Una vez determinada legalmente la responsabilidad y el monto de los daños y perjuicios ocasionados, se exigirá su cancelación. En caso que la nave tuviere que zarpar antes de la determinación de responsabilidades y monto de los daños, previa a la autorización de zarpe, el Armador o el Operador, presentarán una fianza suficiente a la Superintendencia, por medio de su Agencia, a fin de asegurar el cumplimiento de las obligaciones que se deriven..

Prohíbese a las naves arriar sus botes salvavidas. Salvo en el caso de accidentes, peligro grave o disposición expresa del 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 I.O.A establecido en el Capítulo 3 del ISGOTT.

11.9. Navegación y movilización de naves

11.9.1. Prohibición

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

11.9.2. Autorización para la movilización de las naves

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

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.

11.9.4. 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 cuanto el Capitán o Patrón de la nave comunicarán sus Movimientos a Radio SUINLI.

11.9.5. Normas y reglamentación para uso de Remolcadores

El servicio de remolcadores en las terminales petroleros únicamente será brindado por la Superintendencia, en caso de no disponer de estas embarcaciones o que las mismas se encuentren imposibilitadas por cualquier motivo, será proporcionado a través de la empresa privada, bajo control de la 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, 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. Además, considerará como prioridad a los remolcadores de SUINLI; y luego, el listado de remolcadores privados disponibles, respetando el orden establecido.

La presente disposición se aplica a todos los remolcadores que efectúen maniobras de asistencia en áreas jurisdiccionales 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 JURISDICCIÓN 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 mínima requerida (Bollard Pulí) aplicable a los buques que necesiten ser asistidos.

Cumplimiento de normas:

Todos los remolcadores que prestan servicio de asistencia, deben haber obtenido previamente, de la Autoridad Competente, el permiso de operación que los autoriza para ello. Además, considerando las operaciones con carga peligrosa (IMO) en esta jurisdicción, se deberán cumplir con estándares de seguridad internacionales.

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 deben contar con certificado de "BOLLARD PULL", el cual deberá ser expedido, con vigencia de dos (2) años por una Sociedad de Clasificación o un (1) año por una empresa de servicios marítimos debidamente inscrita, autorizada, habilitada y reconocida por la Autoridad Marítima para este fin,
5. Las pruebas de BOLLARD PULL serán realizadas en el país, con dinamómetro registrado en la Subsecretaría de Puertos y Transportes Marítimo y Fluvial (SPTMF), y con la presencia de los Delegados de SUINLI y de la SPTMF
6. 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. Mantener las estufas que produzcan llama apagadas, durante las maniobras.
8. Apagar los radares cuando se encuentre a una distancia de 10 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 la monoboja, los buques petroleros mientras permanezcan en operativo de carga/descarga, deberán mantener un "remolcador a la orden", en apoyo de los operativos, 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 siempre deberá permanecer un remolcador 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 de caso de ser requerido.

Durante la ejecución de las maniobras de amarre o desamarre, y de los operativos de carga o descarga; en caso de mal tiempo o mar gruesa, a pedido del Práctico o Capitán de Amarre y Control de Carga respectivamente, el Intendente de Operaciones Marítimas, autorizará la presencia de remolcadores adicionales.

La facturación del servicio se realizará en función de lo reportado por el patrón del remolcador en las papeletas de control, debidamente avaladas por Radio SUINLI. Únicamente, si algún Armador exige la firma del Capitán de la nave se la registrará. 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, el Patrón del remolcador será el responsable por los daños y perjuicios causados.

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.

11.9.6, 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, transporte para autoridades y funcionarios estatales, instalación de cercos flotantes, y otras que se presentaren; en caso de no disponer de estas embarcaciones o que las mismas se encuentren imposibilitadas por cualquier motivo, será proporcionado a través de la empresa privada, bajo control de la Superintendencia.

En caso de no disponer de dicho servicio, la Superintendencia autorizará que la empresa privada, debidamente autorizada por la Autoridad Marítima ofrezca el servicio, bajo el control de SUINLI

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

11.9.7, 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 la papeleta de control del Práctico 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.

11.10. Obligatoriedad de los servicios

Los usuarios del terminal petrolero, obligatoriamente deberán utilizar los servicios que presta la Superintendencia, de acuerdo a lo reglamentado en las normativas y estructuras tarifarias para las superintendencias de los terminales petroleros estatales del Ecuador, para tráfico internacional y tráfico de cabotaje, publicada en el Registro Oficial.

CAPITULO III

III. DE LA SEGURIDAD

III.1. Normas Internacionales de Seguridad

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

111.2. Prohibición (de las maniobras)

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

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

Las maniobras de abarloado para los operativos de alije o bunkereo, se podrán efectuar únicamente con el buque tanque fondeado,

111.3. 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.

111.3.2. 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.

111.3.3. 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.

111.3.4. 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"

111.3.5. 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.

111.3.6. Cables (de emergencia para remolque (Fire Wires))

El buque debe 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.

111.3.7. 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.

111.3.8. Equipos de búsqueda y rescate

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

111.3.9. Desamarre de un buque que está en proceso de descarga 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.

111.3.10. Reportes del Capitán del buque

Los capitanes de los buques están obligados» durante su permanencia en el terminal a reportar a la Superintendencia, a través de SUINLI Radio,, todas las novedades sucedidas a bordó 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 monoboja, etc.
Derrame de petróleo que se produzca por mala conexión de las mangueras, rotura de las frinsvns» 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.

111.3.11. 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.

111.3.12. 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 mangueras, pasará la inspección de acuerdo a la lista de chequeo correspondiente. 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:-

111.3.13. Equipos portátiles de medición de gases

El buque tanque debe disponer de siguientes equipos, listos para ser usadas»;

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

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

111.3.14. 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 Radió 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

111.4.1. Previas a la operación de amurre

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

Para el embarque de las autoridades prácticos. Capitán- de Amarre y Control de Carga y personal marítimo, se usará Una¹ escala combinada de acceso al buque lauque. El Capitán del Buque dispondrá el alistamiento de la escala por ambas bandas y proveerá una banda protegida para facilitar el embarque¹.

Durante el embarque el personal lo hará un o 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.

111.4.2. 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 ele 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 comprenday 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.
El Capitán de Amarre y Control de Carga en la proa, informará al Práctico que su personal y equipo se encuentran listos para iniciar la maniobra de desamarre.
Con todo el personal del buque y del terminal que participan en la maniobra de desamarre en su sitio y únicamente con la autorización del Práctico, el Capitán del buque dispondrá la prueba de máquinas.

Una vez 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, beepers, grabadoras, teléfonos celulares, cámaras fotográficas, lámparas, reflectores, luces, linternas y otros equipos que empleen baterías y que no estén certificados como "intrínsecamente seguros": no deben ser usados en áreas donde existan gases inflamables, o en cubierta principal.

Durante el operativo de carga y descarga del buque, las transmisiones de radio de alta y media frecuencia no son autorizadas, 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. Abordo 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 o 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 de carga, 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.

111.7. Normas relativas a resoluciones de la Autoridad Marítima Nacional.

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.

111.8. Normas relativas a la Superintendencia como Autoridad Marítima

111.8.1, Embarcaciones menores

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

111.8.2. 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 ordenará de ser necesario el desamarre del buque y su salida a mar abierto mientras subsista el mal tiempo, comunicando vía fax o correo electrónico a las agencias navieras, autoridades competentes: y de la misma forma informará el re-inicio de las maniobras en el terminal, una vez que hayan mejorado las condiciones meteorológicas en el área,

III.8.3. 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.8.4. 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.

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

III.5. Personal autorizado

Personal de la SUINLI controlará que únicamente las personas autorizadas de las agencias navieras, 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 surtos en la jurisdicción de la Superintendencia, deberá estar inscrito en la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial 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 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 Egresen 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.

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.

IV.2. Actividades de protección

La Superintendencia efectúa las siguientes actividades de protección:

- Controlar el acceso a la instalación portuaria,
- Autorizar los accesos al buque.
- Vigilar la instalación portuaria, incluidas, las zonas de fondeo y de boyas de amarre.
- Vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas personas autorizadas.
- Supervisar la manipulación de las provisiones del buque vía marítima.
- Garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección.
- Control de accesos a embarcaciones 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.

IV.3. Control de accesos

IV.3.1. De personas

No podrán ingresar a la instalación portuaria o a bordo de los buques las personas-Terreno 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 trasudarse 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 y el de sus efectos personales para evitar el ingreso de: armas, explosivos, drogas, objetos del patrimonio cultural nacional, licores, etc.

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

IV.3.2. 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.

IV.3.3. De embarcaciones

IV.3.3.1. 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.

IV.3.3.2. Entregas logísticas

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

IV.3.3.3. Prohibición autorización visitas

Quedan prohibidas, [as 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.

IV.3.3.4. 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.

IV.3.3.5. 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.

IV.3.3.6. En maniobra de Carga/Descarga

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

IV.3.3.7. 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.

IV.3.3.8. Autorizadas

Únicamente podrán atracar 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.

IV.3.4. Vigilancia del espejo de agua adyacente a la instalación portuaria

IV.3.4.1. Patrullajes

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

IV.3.4.2. 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.

IV.3.4.3. 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 al OPIP, vía Estación de Radio.

IV.3.4.4. Personal autorizado

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

IV.3.4.5. 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.

IV.3.5. 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 tripulantes, familiares, personal de apoyo a las operaciones del buque.

Áreas de revisión, embarque y desembarque de carga y provisiones para el buque,

Zonas en 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 marítimo, 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.
- 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, previo su despacho, por el Supervisor de Protección de Guardia y se evitará que se envíe:

- Material no declarado.
- Excedentes de material declarado, el mismo que será sacado de la instalación por el proveedor,

IV.5 Comunicaciones sobre protección

La instalación portuaria mantiene -servicio- de comunicaciones vía Estación 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, estarán disponibles en la estación de radio para intercambio de información o cualquier requerimiento de protección.

El pila 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

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.

Un buque 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 impondrá al buque por parte del Superintendente, una de las medidas de control que se indican:

- Inspección del buque.
- Detención del buque.
- Restricción de sus operaciones, incluidos los movimientos dentro del puerto.
- Expulsión del buque del puerto.

A estas medidas de control podrán agregarse o tomarse como alternativa- medida administrativa o correctivas de menor importancia.

JV.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.

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

La SPTMF 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 con arreglo a tres niveles.

Las medidas y procedimientos de protección que se apliquen, cuando se produce un cambio en el nivel de protección determinado por la SPTMF, 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 arca deberán estar listas para cumplir la orden de evacuación, y deberán moverse a una posición segura en mar abierto, mientras subsista la emergencia.

En caso de evacuación de accidentados, enfermos o heridos de gravedad y, si no hubiere un medio de transporte disponible al momento, el Capitán del buque solicitará apoyo a esta Superintendencia.

IV. 11. Procedimientos en caso de incendio

El equipo contra-incendio de los buques deberá estar todo el tiempo listo 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 a la Autoridad Marítima, 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, 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 a la Autoridad Marítima a través de la Radia, y procederá a dar cumplimiento a lo establecido en el plan de protección del buque.

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 como Autoridad Marítima local 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 (terroristas) en cualquier embarcación dentro de la instalación portuaria, el OPB dará la alarma lo antes posible por el medio más efectivo y comunicará a la Autoridad Marítima a través de la radio y procederá a dar cumplimiento a lo establecido en el plan de protección del buque.

El buque involucrado en una de estas tres emergencias, cumplirá las medidas de protección adicionales que la Superintendencia, como Autoridad Marítima local, 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 danos 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 ilícitas producto de atentados terroristas o sabotaje.

CAPITULO V

V. DE LA PREVENCIÓN Y CONTROL DE CONTAMINACIÓN

V.I. Generalidades

Las Superintendencias de los Terminales Petroleros aplicarán en su jurisdicción, los preceptos contenidos en la Legislación y Normativa Ambiental vigente que rigen a nivel nacional, las disposiciones contenidas en el Título III del Código de Policía

Marítima de la Sección "Del Control y Prevención de la Contaminación de las Costas y Aguas Nacionales producida por Hidrocarburos", las disposiciones emitidas por la Autoridad Marítima Nacional, las directrices establecidas en los Convenios Internacionales ratificados por el país, y a lo instaurado en el Plan Nacional y Zonal de Contingencia.

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

Los buques de bandera extranjera que han sido contratados por Compañías Navieras Ecuatorianas por un tiempo igual o superior a seis meses, deberán pasar obligatoriamente las inspecciones de seguridad y prevención de la contaminación por parte de la Autoridad Marítima Nacional.

En lo que respecta a la prevención por posibles derrames de hidrocarburos, a criterio de la Superintendencia del Terminal Petrolero y cuando el caso lo amerite, se dispondrá el empleo de una lancha con equipos y materiales de control de contaminación, durante la maniobra de conexión de mangueras en operativos de carga/descarga y transferencia de hidrocarburos.

Las naves que produjeren cualquier tipo de contaminación del área acuática, serán responsables de todos los gastos en que se incurra para la descontaminación, de acuerdo con los costos que determine la Autoridad Marítima Nacional, y una vez que se haya constatado la existencia de relación, de causalidad entre el hidrocarburo contaminante y el buque.

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

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

Cuando la magnitud del derrame comprometa a las naves fondeadas o amarradas en las boyas o muelle, la Superintendencia podrá disponer el zarpe inmediato de todas las naves, hacia un arca segura, en ó fuera de su jurisdicción, hasta finalizar las tareas o trabajos de descontaminación.

V.2. De la prevención

V.2.1. Certificado

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

V.2.2. Inspección

Todo buque que arribe estará sujeto a verificación por Técnicos de SUINLI, en lo concerniente a las prescripciones operacionales señaladas en el MARPOL 73/78, 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 SPTMF.

Toda nave que realice operaciones de entrega y recepción de combustible para su propio consumo (bunkereo), o que efectúe maniobras de alije, deberá usar obligatoriamente los cercos flotantes como medida preventiva a la contaminación, lo que será verificado por un Inspector de la Superintendencia. Esta operación estará a cargo del buque tanquero que entrega el combustible.

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 el área terrestre.

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.

La Superintendencia supervisará que las entidades Públicas y Privadas que conforman el Plan Zonal de Contingencia, tengan aprobados los Planes Locales de Contingencia y dispongan de los equipos y materiales en óptimo estado de alistamiento, de acuerdo a lo estipulado en el Plan Nacional de Contingencia y sus anexos.

V.2.3. 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.

V.2.4 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 que cumpla con lo detallado en el MARPOL 73/78.
3. El contenido de hidrocarburos del efluente sin dilución no exceda de 15 partes por millón,
4. La mezcla oleosa no proceda 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.

V.2.5. Agua de lastre sucio o mezclas oleosas

El agua de lastre que un 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.

V.2.6. 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,

V.2.7. Recepción de residuos líquidos en tierra

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.

Asimismo, 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,

V.2.8. Equipos para control contaminación en tierra

La Superintendencia vigilará que las instituciones representativas de la zona vinculadas con la prevención y control y de la contaminación marina, dispongan de equipos en óptimo estado de alistamiento, para aplicación de lo que se establece en el Plan Zonal de Contingencias,

V.2.9. 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.

V.2.10. Plan de emergencia a bordo

Del mismo modo, la Superintendencia revisará el plan de emergencia de abordaje, en caso de contaminación por hidrocarburos (SOPEP): cuando el buque transporte sustancias nocivas se revisará el Plan de Emergencia de a bordo.

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 (Ship Oil Pollution Emergence Plan), 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).

V.3. Del control

V.3.1. Maniobra de bunkereo

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

V.3.2. 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 Autoridad Marítima sobre cualquier novedad que requiera tomar acciones, para prevenir y/o controlar una" contaminación abordo o en el área de responsabilidad.

V.3.3. Aguas residuales de tierra

La evacuación de las aguas residuales del tratamiento, entre otros, de las mezclas oleosas de la refinería al mar, deberá efectuarse previo análisis del grado de contaminación.

V.3.4. 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.

V.3.5. Contaminación del mar por hidrocarburos

Cuando existan casos de contaminación, el técnico procederá de acuerdo a lo establecido en el Plan Nacional o Zonal de Contingencia y demás Directivas afines.

Las naves que produjeren contaminación del área marítima, serán responsables de todos los gastos en que se incurra para la descontaminación de acuerdo con los costos que determine la SUINLI y una vez que la Autoridad Marítima haya constatado la existencia de relación de causalidad entre el hidrocarburo contaminante y el buque.

V.3.6. Certificado y garantías por contaminación del mar por hidrocarburos

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

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

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

V.3.7. Basura de los buques

La Superintendencia en aplicación a lo dispuesto en el Convenio Internacional para 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 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.

V,4, Infracción a las disposiciones

Las infracciones a las disposiciones de este capítulo serán sancionadas por el Superintendente de conformidad con las disposiciones señaladas en la Legislación y Normativa Ambiental vigente que rige a nivel nacional, en este reglamento en el Código de Policía Marítima.

CAPITULO VI

VI. DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

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

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

INFRACCIÓN	MULTA (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 "Soyas con la debida anticipación	50 a 200
d) No informar a la nave de las regulaciones del Terminal	50 a 200
e) Abordar la nave antes de que esta haya fondeado o se encuentre en maniobra.	50 a 200
f) Presentar documentos en forma alterada o incompleta	100 a 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 tiempo oportuno para la recepción	50 a 200
j) Operar en canales de frecuencias no autorizadas	50 a 200
k) Descortés con la Autoridad Marítima	100 a 2000
l) Si la nave no está lista para maniobrar a la hora que solicitó el servicio	50 a 500
m) Emplear términos inapropiados en canales operativos	50 a 300
n) Retrasar el despacho luego de transcurrida una hora después del desamarre	100 a 500

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

INFRACCIÓN	MULTA (USD)
a) Presentar en forma incompleta o alterada la. documentación para recepción o despacho	50 a 300
b) Descortés con la Autoridad Marítima	100 a 2000
c) Efectuar movimientos o maniobras sin la autorización de la Superintendencia	200 a 1000

d) Efectuar movimientos sin práctico abordó	200 a 1000
e) No tener la nave lista a la hora que se solicitó el servicio	100 a 500
f) Emplear términos inapropiados en canales operativos	50 a 300
g) No dar información sobre el zarpe y arribo a la Autoridad Marítima.	50 a 300
h) Permitir el ingreso de personas no autorizadas	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 Marítima	200 a 1000
o) Cuando oculten y no denuncien un delito o infracción abordó	2000 a 3000
p) Ocultar deficiencias operativas de equipos o material	200 a 1000

VI.3. Las cometidas por personal marítimo

INFRACCIÓN	MULTA(US \$)
a) Ingresar sin autorización al Terminal y sus instalaciones	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 Marítima	100 a 500
h) Irrespetuoso con la Autoridad Marítima	20 a 500

VI.4. Procedimiento para sancionar las infracciones

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

- a) Conocida la infracción por el Superintendente» se procederá a citar al presunto infractor, en persona o mediante tres boletas entregadas en días distintos, las que serán dejadas en el domicilio del imputado o en la agencia naviera si se trata de personal marítimo, previniéndole de la obligación de señalar domicilio para notificaciones futuras.
- b) Las infracciones serán juzgadas por el Superintendente, mediante audiencia con la presencia del presunto infractor, a fin de que haga legítimo derecho a su defensa. Luego de escuchar al imputado dictará resolución dentro del término de 24 horas. Si hubieran hechos que deban justificarse, se concederá un término de prueba de tres días; vencido el cual, se dictará resolución cuyo fallo será inapelable. Si el imputado no compareciere en el día y hora señalado y no hubiere justificado su inasistencia, se lo juzgará en rebeldía.

- d) Los responsables están obligados al pago de la multa, siendo de igual manera responsable solidario en el cumplimiento de la obligación el Capitán, Armador y Agente Naviero de la nave.
- e) El ejercicio de la acción para las infracciones establecidas en este reglamento, prescriben en sesenta días y la pena en ciento ochenta días, contados a partir del día en que se conoció el cometimiento de la infracción, o desde la fecha de la resolución en firme o ejecutoriada.
- f) El pago de la multa se hará dentro de las cinco citas hábiles posteriores a la fecha de la notificación de la resolución.

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

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

El pago por concepto de multas se efectuará, en ley 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.

Registro Oficial - Edición Especial N° 465 Lunes 28 de mayo de 2018 - 51

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 convierten 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, abarloamiento/desabarloamiento 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
- Boyas Muelle La Libertad
- Boyas Internacionales
- Monoboya
- Muelle Monteverde

52 - Lunes 28 de mayo de 2018 Edición Especial N° 465 - Registro Oficial

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 el 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 Desabarloamiento	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-ESTADÍSTICA

Registro Oficial - Edición Especial N° 465 Lunes 28 de mayo de 2018 - 53

Adicionalmente, los abarloomientos se pueden dar entre dos- juques de las siguientes especificaciones:

- Abarloomientos hasta 10.000 TPM
- Abarloomientos 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.

TABÚ 2: MANIOBRAS DE PRACTICAJE POR A REA 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
Mono boy a	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	21739	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**

ANEXO "B"

Matriz de Tiempos de traslado y maniobra de los Remolcadores

5. 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 DOS han permitido determinar los tiempos apropiados a estandarizar en cada área o sitio de maniobra.

6. 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 maniobra? de abarloamiento y des abarloamiento 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 extiende los ya considerados.

7. 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 Cautivó	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	6.0 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 PRÍ

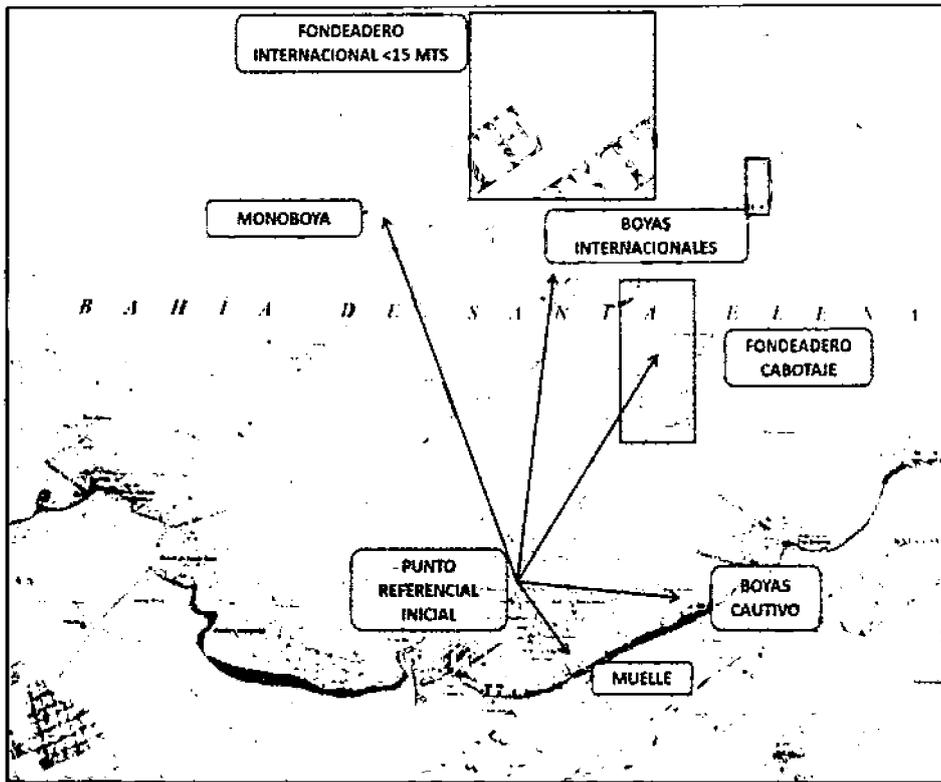
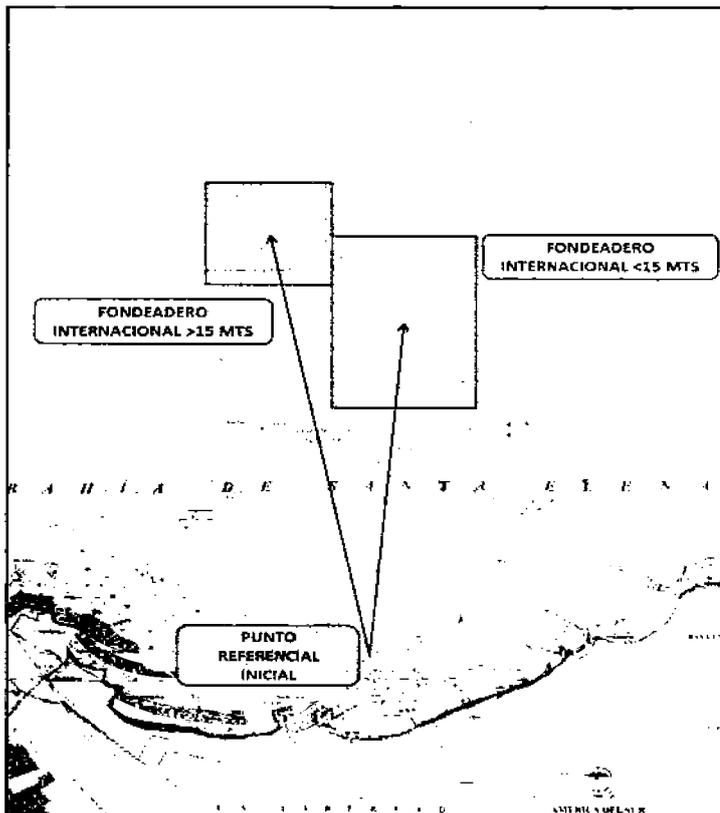


Figura 2: Áreas y Sitios de Maniobra Alejadas al PRÍ



8. 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 basé 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 la 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 lo.s tiempos de maniobra los traslados entre áreas o sitios de maní obra,,

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
Fondeader o Cabotaje	1.83 Mn 01 hora	1.38 Mn 01 hora	-	0.87 Miv 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
Fondeader o Int. < 15 mts.	3.60 Mn 02 horas	3.36 Mn 02 horas	1.98 Mn 02. horas	1.38 Mil 02 horaá	1.61 Mn 01 hora	-	1.42 Mn 01 hora
Fondeader o 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 recalén 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.

MATRIZ DE SEGURIDAD PARA EL INGRESO, ATRACQUE Y DESATRACQUE, 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 MANIOBRAS			No. DE REMOLCADORES			No. DE PRACTICOS		OBSERVACIONES
	ESTRADA (m) / Meters	ANCHO (m) / Meters	TONELAJE DE PESO MUERTO (MT) / Metric Tons	AMARRE	AMARRE/DESAMARRE/ABARLOAMIENTO/DESABARLOAMIENTO	ESTRADA/ESTRADA/ESTRADA	AMARRE/DESAMARRE/ABARLOAMIENTO/DESABARLOAMIENTO	REMOCADOR A LA OBRERA	DESABARLOAMIENTO/DESABARLOAMIENTO/DESABARLOAMIENTO	ATRACQUE	DESATRACQUE	No. DE LANCHA	
LA LIBERTAD													
MANOBOYA	184	35	45,000 TFM	Diurno	Diurno y Nocturno	2 (2 500-3000 HP) + 2 (2 300-1500 HP)	2 (2 25 TBP) + 2 (2 10 TBP)	2 (2 2500 HP) / 2 (2 25 TBP)	1 (2 1500-3000 HP) + 1 (2 500-1500 HP)	1	1	-	
BOVAS INTERNACIONALES	208	35	40,000 TFM	Diurno	Diurno	1 (2 1500-3000 HP) + 2 (2 500-1500 HP)	2 (2 25 TBP) + 2 (2 10 TBP C/U)	N/A	2 (2 500-1500 HP)	1	1	-	
BOVAS DE CAUTIVO	205	16,4	4,500 TFM	Diurno	Diurno	2 (2 500-1500 HP)	2 (2 10 TBP C/U)	N/A	2 (2 500-1500 HP)	1	1	-	
MUJELLE < 110 m LOA	120	5,8	4,500 TFM	Diurno y Nocturno	Diurno y Nocturno	2 (2 500-1500 HP)	2 (2 10 TBP C/U)	N/A	2 (2 500-1500 HP)	1	1	-	
MUJELLE > 110 m LOA	120	5,8	4,500 TFM	Diurno	Diurno	2 (2 500-1500 HP)	2 (2 10 TBP C/U)	N/A	2 (2 500-1500 HP)	1	1	-	
ABARLOAMIENTOS	N/A	N/A	HASTA 10,000 TFM	Diurno	Diurno y Nocturno	2 (2 500-1500 HP)	2 (2 10 TBP C/U)	N/A	2 (2 500-1500 HP)	1	1	-	
ABARLOAMIENTOS	N/A	N/A	> 10,000 A 45,000 TFM	Diurno	Diurno y Nocturno	2 (2 1500-3000 HP) + 2 (2 500-1500 HP)	2 (2 25 TBP C/U) + 2 (2 10 TBP C/U)	N/A	2 (2 1500-3000 HP)	1	1	-	
MONTEVERDE													
MONTEVERDE NORTE	≤ 204,5 m	14,4	≤ 75,000 TFM	N/A	Diurno	2 (2 3000 HP)**	2 (2 50 TBP C/U)**	2 (2 3000 HP) / 2 (2 50 TBP)	2 (2 3000 HP)**	2	1	2 lanchas	Francos Bordo ± 12 m
MONTEVERDE SUR	≤ 250 m	14,4	≤ 25,000 - 40,000 TFM	N/A	Diurno	2 (2 1800 HP)	2 (2 25 TBP C/U)	2 (2 1500 HP) / 2 (2 25 TBP)	2 (2 1500 HP)	1	1	2 lanchas	

CONSIDERACIONES:

- * PARA LA MANIOBRA DE LA MONOBOYA, NECESARIAMENTE SE DEBE UTILIZAR UN REMOLCADOR PARA ABRIR LA MANGUERA QUE PERMITIRÁ LIBRE MANIOBRA AL M/T
- ** LOS REMOLCADORES QUE PARTICIPAN EN LA MANIOBRA DE ATRACQUE EN EL MUJELLE NORTE DE MONTEVERDE, AUNQUE SE ESPECIFIQUE QUE DEBEN 3000 HP, DEBEN TENER COMO MÍNIMO 30 HP DE EMPUJE FINAL, SI LA CAPACIDAD DEL BUQUE QUE ATRACA ES HASTA 30000 TFM. SE PUEDE CONSIDERAR QUE UNO DE LOS REMOLCADORES PUEDE SER > 1500-3000 HP CON UNA CAPACIDAD MÍNIMA DE 40 TBP. LOS REMOLCADORES DE ESTA CAPACIDAD DE BOLLADO PUEDEN SER CONSIDERADOS EN LOS DESATRACQUES.

NOTA 1: DE ACUERDO A LAS CONDICIONES DEL TIEMPO Y CORRIENTES ADVERSA QUE SE PRECIAN PRESENTAR EN LA ZONA DE LA LIBERTAD, EL PRACTICO PODRÁ SOLICITAR OTRO REMOLCADOR EN MANIOBRAS DE ATRACQUE Y DESATRACQUE.

OTRA DE LAS RAZONES A CONSIDERAR PARA SOLICITAR OTRO REMOLCADOR, SERIAN EN CASO DE QUE NO ENTRA SUFICIENTE AREA DE MANIOBRA POR EL POSICIONAMIENTO DE TOROIDO DE LOS RUCQUES.

ESTA MATRIZ SE ESTABLECE A CALCULOS TEORICOS CONSIDERANDO FACTORES ESTABLECIDOS Y ESTADISTICAS DE LAS NAVES QUE OPERAN EN LA JURISDICCION DE SUJINU, LA CANTIDAD Y DISTRIBUCION FINAL DE LOS REMOLCADORES, QUEDA A CRITERIO Y CONSIDERACION DEL PRACTICO AL MANDO DE CADA MANIOBRA ESPECIFICA EN COORDINACION CON EL CAPITAN DE LA NAVE.