

REGLAMENTO DE OPERACIONES, SEGURIDAD, PROTECCIÓN Y CONTROL DE CONTAMINACIÓN PARA EL TERMINAL PETROLERO DE EL SALITRAL APLICABLE AL TRÁFICO INTERNACIONAL Y DE CABOTAJE

INDICE

CAPITULO I

I. OBJETO Y DEFINICIONES

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

CAPITULO II

II. OPERACIONES MARÍTIMAS

II.1 Documentación

- II.1.1 Notificación de arribo
- II.1.2 Recepción y despacho
- II.1.3 Autorización de Libre Operación (ALO)
- II.1.4 Documentación exigida a los buques petroleros nacionales o extranjeros de Tráfico Internacional para otorgar la libre plástica.
- II.1.5 Documentación exigida a los buques petroleros de tráfico nacional para otorgar la libre plástica.
- II.1.6 Arribo de un buque petrolero extranjero de tráfico internacional por primera vez al Terminal.
- II.1.7 Notificación de zarpe
- II.1.8 Zarpe de un buque de tráfico Internacional o de Cabotaje
- II.1.9 Documentación que deben llevar los buques petroleros para navegar en aguas jurisdiccionales.
- II.1.10 Agencias Navieras
- II.1.11 Documentación para el control de combustible
- II.1.12 Solicitud de Servicios

II.2 Control de Operaciones

- II.2.1 Operaciones Marítimas
- II.2.2 Practicaje
 - II.2.2.1 Obligatoriedad del servicio de practicaje
 - II.2.2.2 Capitanes de amarre y control de carga
 - II.2.2.3 Prestación de servicios
 - II.2.2.4 Sanciones por no usar Prácticos
 - II.2.2.5 Situaciones de emergencia
 - II.2.2.6 Atraque / desatraque
 - II.2.2.7 Amarre / desamarre
 - II.2.2.8 Abarloamiento / desabarloamiento

II.3 Área Marítima

- II.3.1 Área de maniobras
- II.3.2 Áreas de espera, fondeo y maniobra

- II.3.3 Características de los buques petroleros que pueden operar en SUINSA
- II.4 Regulaciones para las naves durante su permanencia en la SUINSA
- II.5 Navegación y Movilización de Naves
 - II.5.1 Prohibición
 - II.5.2 Autorización para la movilización de las naves
 - II.5.3 Maniobras de emergencia
 - II.5.4 Notificación de movilización de naves
 - II.5.5 Uso de remolcadores
 - II.5.6 Uso de lanchas
 - II.5.7 Falso movimiento
- II.6 Obligatoriedad de los Servicios

CAPITULO III

III. DE LA SEGURIDAD

- III.1 Normas Internacionales de Seguridad
- III.2 Prohibición de maniobras
- III.3 Normas Generales de Seguridad
 - III.3.1 Equipos de a bordo
 - III.3.1.1 Equipos para amarre en Plano Seco
 - III.3.1.2 Iluminación
 - III.3.1.3 Máquinas
 - III.3.1.4 Maquinarias auxiliares
 - III.3.1.5 Equipo de Oxi-Acetileno y de suelda eléctrica
 - III.3.1.6 Aparatos, conexiones eléctricas y luces abiertas
 - III.3.1.7 Equipos Portátiles de Medición de Gases
 - III.3.1.8 Cables de Emergencia para remolque (Fire wires)
- III.4 Normas Específicas de Seguridad
 - III.4.1 Personal de Guardia
 - III.4.2 Desgasificación
 - III.4.3 Prohibición de Fumar
 - III.4.4 Conexiones
 - III.4.5 Mal Tiempo
 - III.4.6 Cocinas
 - III.4.7 Puertas y Escotillas
 - III.4.8 Aire Acondicionado
 - III.4.9 Válvulas de Fondo y Tomas Fuera de Uso
 - III.4.10 Tapas de los Tanques
 - III.4.11 Equipo Contra incendio
 - III.4.12 Tiras de Emergencia
 - III.4.13 Uso del Pito o Sirena
 - III.4.14 Incendio
- III.5 Normas Complementarias de Seguridad

- III.6 Normas para la suspensión de las operaciones de descarga
 - III.6.1 Desbarloamiento de un buque que está en proceso de descarga
- III.7 Infracción de las regulaciones de seguridad
- III.8 Lista de chequeo de seguridad buque-tierra
- III.9 Personal autorizado
- III.10 Reportes del capitán del buque

CAPITULO IV

IV. DE LA PROTECCIÓN MARITIMA

- IV.1 Generalidades
- IV.2 Medidas de Protección
- IV.3 Control de accesos
 - IV.3.1 De personas
 - IV.3.2 De vehículos
 - IV.3.3 De embarcaciones
- IV.4 Vigilancia de la instalación portuaria y del área marítima jurisdiccional
 - IV.4.1 Vigilancia de áreas restringidas
- IV.5 Control e Inspección de Provisiones y Materiales
- IV.6 Comunicaciones sobre Protección Marítima
- IV.7 Declaración de Protección Marítima
- IV.8 Procedimientos para el Interfaz con el Buque
- IV.9 Respuestas a los cambios en el nivel de protección

CAPITULO V

V. DE LA PREVENCIÓN, CONTROL Y MITIGACIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

- V.1 Generalidades
- V.2 De la prevención
- V.3 Del control
- V.4 De la mitigación
- V.5 Guías y recomendaciones Internacionales aplicables
- V.6 Deslastre

V.7 Hoja de desalojo de basura

CAPITULO VI

VI. DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

VI.1 Las cometidas por funcionarios de las agencias navieras

VI.2 Las cometidas por el Capitán de la nave

VI.3 Las cometidas por personal marítimo

VI.4 Procedimiento para sancionar las infracciones

REGLAMENTO DE OPERACIONES, SEGURIDAD, PROTECCIÓN Y CONTROL DE CONTAMINACIÓN PARA EL TERMINAL PETROLERO DE EL SALITRAL APLICABLE AL TRÁFICO INTERNACIONAL Y DE CABOTAJE

CAPITULO I

I. OBJETO Y DEFINICIONES

I.1 Objeto

El presente Reglamento describe la competencia que tiene la Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral (SUINSA) 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, a los propietarios de la carga y a los usuarios en general, dentro de su jurisdicción. El Superintendente tiene las mismas atribuciones que el Capitán de Puerto.

I.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.

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 petroleros 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 practicaje es obligatorio.

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

Capitán del buque.- Oficial al mando del buque petrolero.

Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).- Disposiciones a las cuales se hace referencia en el Capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 enmendado; para la implementación del nuevo sistema internacional de medidas destinadas a incrementar la protección marítima, permitiendo que buques e instalaciones portuarias cooperen para detectar y prevenir actos que supongan una amenaza para la protección en el sector del transporte marítimo.

DWT – Deadweight (Peso Muerto).-Es la diferencia expresada en toneladas, entre el desplazamiento del buque en agua de un peso específico de 1.025, correspondiente a la flotación de francobordo asignado de verano, y el desplazamiento del buque en rosca.

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

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

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

IACS – International Association of Classification Societies.- Asociación Internacional de Sociedades Clasificadoras, compuesta por las 11 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 SUINSA 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.

Instalaciones del Terminal.- Son las instalaciones que forman parte del Terminal Petrolero, destinadas a cualquier actividad marítima, portuaria, de conformidad con el Art. 7, literal d) de la Ley de Régimen Administrativo de los Terminales Petroleros.

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

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

Donde:

NC= Número cúbico de un buque,
LBP = Eslora entre perpendiculares,
B = Manga y
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.- Se denomina a las diferentes operaciones de 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.

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.

PIIP-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 en el área de operación del Terminal o en las áreas asignadas.

Práctico.- Asesora a los Capitanes de los buques petroleros que realizan las maniobras en la Jurisdicción del Terminal Petrolero, en todo lo relacionado a la navegación, regulaciones de maniobras y legislación marítima. Los Prácticos son dependientes de las Superintendencias como servidores públicos.

Registro Sinóptico Continúo.- 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 Ecuador, para el ejercicio del control marítimo de los buques nacionales y extranjeros en su tránsito por el área de jurisdicción nacional, en demanda o desde puertos ecuatorianos y en paso inocente.

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

CAPITULO II

II. OPERACIONES MARITIMAS

II.1 Documentación.

La Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral efectuará el control de los documentos y certificados nacionales e internacionales de los buques, sujetos a las

leyes marítimas, al presente Reglamento, y a las disposiciones y procedimientos vigentes emitidos por la Autoridad Marítima competente.

Todo buque petrolero que arribe a la SUINSA estará representado por una Agencia Naviera domiciliada en la ciudad de Guayaquil.

II.1.1 Notificación de arribo.

Todos los buques petroleros nacionales y extranjeros de tráfico internacional notificarán su arribo directamente a Guayaquil Radio por los canales de trabajo, con la siguiente información: Mensaje de Plan de Viaje (SP) de acuerdo al SITRAME, 72 horas antes de su arribo al puerto. Información Adicional de Arribo (IAA) de acuerdo al SITRAME, como anexo al SP. Mensaje de Arribo /Final (FR), dos horas antes de su recalada al puerto de destino. Con la recepción de la información antes citada, Guayaquil Radio habilitará el sistema, y la Superintendencia procederá a ingresar en el SIGMAP el arribo del buque petrolero. Por su parte, las Agencias Navieras reportarán a Salitral Radio el ETA de los buques petroleros agenciados, 72 horas antes de su arribo y mantendrán informada a la SUINSA de los cambios que se generen.

En la solicitud de recepción del buque petrolero enviada a la Superintendencia, la Agencia Naviera deberá informar por escrito si cumple con las exigencias técnicas y operativas del Terminal donde va a operar; en caso de no cumplir con éstas, el buque será sometido a una inspección luego de que la Agencia informe de su cumplimiento, previo a la autorización de inicio de la maniobra.

II.1.2 Recepción y despacho.

Para efectos de la Recepción y Despacho, se cumplirá lo contemplado en el Código de Policía Marítima y en el Reglamento a la Actividad Marítima.

La Recepción del buque petrolero por parte de las Autoridades, se realizará una vez que éste haya fondeado y/o amarrado.

II.1.3 Autorización de Libre Operación (ALO).-

Todo buque petrolero de tráfico internacional de bandera extranjera, para operar en el Terminal Petrolero, previamente deberá obtener de la DIRNEA, la Autorización de Libre Operación (ALO), documento oficial que debe ser del conocimiento de la Superintendencia 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.

Un buque petrolero que ha recibido el ALO y/o que se encuentra en trámite la obtención del mismo, al ingresar a aguas territoriales procederá directamente a la jurisdicción marítima de la Superintendencia de acuerdo a lo dispuesto por el Sistema de Información de Tráfico Marítimo del Ecuador (SITRAME).

II.1.4 Documentación exigida a los buques petroleros nacionales o extranjeros de Tráfico Internacional para otorgar la libre plática.-

Para su recepción se debe dar cumplimiento a lo establecido en el Reglamento a la Actividad Marítima (RAM), donde el Capitán de la nave al momento de la recepción deberá presentar a las Autoridades de la Superintendencia del Terminal Petrolero, Aduana, 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 Reporte de Cambio de Agua de Lastre
- Copias de los mensajes SITRAME enviados a la Costera Guayaquil.

II.1.5 Documentación exigida a los buques petroleros de tráfico nacional para otorgar la libre plática.-

De acuerdo a lo dispuesto en el RAM, las naves de cabotaje deberán presentar los siguientes documentos originales al momento de la recepción:

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

Adicionalmente 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 los numerales anteriores en originales, el Superintendente declarará la libre plática.

El Superintendente no otorgará libre plática a un buque petrolero, 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 carta 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.

II.1.6 Arribo de un buque petrolero extranjero de tráfico internacional por primera vez al Terminal.

Cuando un buque de otra bandera arribe por primera vez al Terminal Petrolero, 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 (IOPP).
- Certificado Internacional de Líneas de Carga (LL)
- Certificado Internacional de Arqueo (TONNAGE)
- Certificado de Clase
- 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 construcción).
- Documento de Cumplimiento – DOC.
- Libro Registro de Hidrocarburos: Parte I y Parte II
- Libro de Registro de Basuras.
- Fecha de última prueba de carga efectuada a la pluma/grúas de carga.

Los certificados OMI también podrán ser revisados por la Autoridad Marítima Local a los buques de tráfico internacional que arriben al Terminal Petrolero en cualquier viaje, para verificar la vigencia y validez de dichos certificados. La ausencia o irregularidad de algún certificado OMI durante la inspección por parte de la Autoridad Marítima Local, ocasionará la suspensión o postergación del operativo a cumplirse en el Terminal Petrolero. La Agencia Naviera del buque petrolero en tráfico Internacional deberá presentar el comprobante de cancelación del pago de la Tasa de Faros y Boyas antes del ingreso al Terminal Petrolero.

II.1.7 Notificación de zarpe.

Todos los buques nacionales y extranjeros de tráfico internacional notificarán su zarpe a Guayaquil Radio por los canales de trabajo, con la siguiente información: Mensaje SP (SAILING PLAN) de acuerdo al SITRAME, 2 horas antes del zarpe; este mensaje será requisito para obtención del permiso de zarpe. Mensaje PR (POSITION REPORT), para confirmar el zarpe. Los Capitanes de los buques petroleros, de acuerdo a lo indicado en el PR, reportarán a Guayaquil Radio el zarpe y puerto de destino, una vez que el Inspector de Control de Carga y Seguridad haya otorgado el despacho correspondiente.

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

Previo al zarpe, un buque petrolero nacional o extranjero de tráfico internacional presentará a la Autoridad del Terminal Petrolero los siguientes documentos:

- Solicitud y autorización de zarpe obtenido del SIGMAP
- 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
- 4 ejemplares de la Declaración de Provisiones del buque
- 1 ejemplar de Permiso de Tráfico
- Bunker Delivery Note (B.D.N.)

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

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

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

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

- Patente de Navegación o Pasavante
- Matrícula
- Certificado de Arqueo, Avalúo y Clasificación vigente
- Certificado de Inspección de Seguridad vigente
- Certificados Internacionales vigentes
- Libro Bitácora
- Los documentos señalados para la recepción y zarpe

II.1.10 Agencias Navieras.

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

- Matrícula de Operación de Tráfico Internacional.
- Matricula de Operación de Tráfico de Cabotaje.
- Nómina y número de matrícula de los agentes navieros autorizados a bordo de las naves.
- Garantía Bancaria o Póliza de Seguro.
- Cédula de Estación de Radio Privada.

Las Agencias Navieras serán responsables ante la Superintendencia de la cancelación de las facturas que origine la prestación de servicios por parte de esta a los buques que representan.

II.1.11 Documentación para el control de combustible .-

Con el fin de dar cumplimiento a las normas establecidas para los procesos nacionales e internacionales de comercialización y control de combustibles, la SUINSA debe observar lo establecido en el Manual de Control de Combustible, expedida con la Directiva Específica Permanente DIGMER-OPE-001-2007-R del 01 de Agosto del 2007, debiendo cumplir 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
- Realizar bunkereos y alijes en los sitios autorizados.
- Control de las maniobras de alije
- Control del abastecimiento de IFO.

II.1.12 Solicitud de Servicios.

Los tiempos mínimos requeridos para solicitar una maniobra de los buques tanqueros y gaseros por parte de las Agencias Navieras es como se indica a continuación:

- Si la maniobra se realiza en Tres Bocas o en Trinitaria, con 4 horas de anticipación.
- Si la maniobra se realiza en Punta Arenas con 12 horas de anticipación.

Las solicitudes de las mismas se presentarán de manera oficial y por escrito directamente a la Superintendencia y se podrá confirmar vía radio o telefónicamente.

Las solicitudes de las maniobras de atraque-desatraque a los muelles, amarre-desamarre a los duques de alba y abarloamiento-desabarloamiento al Depósito Flotante, a cumplirse contendrá la siguiente información:

- Nombre de la nave
- Bandera
- Agencia
- Hora de inicio de la maniobra
- Lugar donde se realizara la maniobra
- Calados
- Tipo de carga y Consignatario

Las solicitudes de las diferentes maniobras a cumplirse en el Terminal Petrolero serán analizadas por el Departamento de Operaciones de la Superintendencia para autorizar y programar la fecha / hora en que se iniciarán las mismas, sobre la base de las prioridades existentes en el Terminal.

El tiempo de intervalo entre una maniobra que finaliza en Tres Bocas y la próxima que se inicia en Trinitaria o viceversa será de 1 hora por efecto de traslado de embarcaciones y del personal que participa en la misma.

El orden de las prioridades y el tiempo de intervalo entre maniobras podrán ser modificados por la Superintendencia, bajo consideraciones especiales y a solicitud escrita de PETROCOMERCIAL que justifique dicho pedido. El Departamento de Operaciones de la Superintendencia comunicará a la Agencia Naviera y/o al Departamento de PETROCOMERCIAL encargado de la descarga en Tres Bocas, la fecha-hora en que se iniciarán las respectivas maniobras.

II.2 Control de Operaciones

II.2.1 Operaciones Marítimas

En el área marítima de la jurisdicción del Terminal Petrolero de El Salitral, solamente se realizarán operativos de descarga, alije y bunkereo de hidrocarburos. En caso de requerir otro tipo de operativos, la Agencia Naviera o el Terminal Marítimo, deberán solicitar autorización por escrito al Superintendente, mínimo con 8 horas de anticipación.

II.2.2 Practicaje

Es el servicio de asesoramiento que presta el Práctico del Terminal Petrolero, al Capitán de la nave en los movimientos y maniobras en el área de operación del Terminal o en las áreas asignadas en su jurisdicción. Los Prácticos de las Superintendencias de los Terminales Petroleros serán dependientes de ellas como servidores públicos.

II.2.2.1 Obligatoriedad del servicio de Practicaje

Para toda nave de bandera nacional o extranjera que ingrese a realizar una maniobra u operativo en el área bajo la jurisdicción de la Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral, ésta le deberá proveer 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.

II.2.2.2 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.

II.2.2.3 Prestación de Servicios

El servicio de practica se prestará durante todos los días del año, de acuerdo a las regulaciones operativas, océano-atmosféricas y de seguridad del Terminal Petrolero de El Salitral.

II.2.2.4 Sanciones por no usar Práctico

Los Capitanes de naves que en el área de jurisdicción de la Superintendencia maniobren sin llevar Práctico abordo 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.

II.2.2.5 Situaciones de emergencia

Se exceptúa la obligatoriedad de llevar Práctico cuando el buque petrolero tenga que efectuar movimientos en situaciones de emergencia, debiendo informar inmediatamente al Jefe del Departamento de Operaciones, a través de Salitral Radio.

II.2.2.6 Atraque/desatraque

Las maniobras de atraque y desatraque en los muelles de Tres Bocas y Trinitaria se realizarán en horario diurno. En caso de presentarse alguna emergencia por falta de gas o de combustible para las Termoeléctricas se autorizará en horario nocturno.

II.2.2.7 Amarre/desamarre

Las maniobras de amarre y desamarre en el Estero Plano Seco del Terminal de Tres Bocas se realizarán en horario diurno.

II.2.2.8 Abarloamiento/desabarloamiento

Las maniobras de abarloamiento y desabarloamiento al Depósito flotante de gas en Punta Arenas de los buques gaseros alijadores de cabotaje, se lo realizarán en horario diurno.

Las maniobras de abarloadamiento al antes mencionado Deposito flotante de gas en Punta Arenas de los buques gaseros de tráfico internacional, que vienen a abastecer a este buque cisterna de gas, se lo realizará desde las 06h00 hasta las 12h00 horas; los desabarloadamientos serán desde las 06h00 hasta las 14h00 horas, si por motivos operacionales justificados es necesario realizar una maniobra de desabarloadamiento, el Práctico de SUINSA evaluando si las condiciones meteorológicas lo permiten, lo ejecutara máximo hasta las 17h00 horas.

En caso de emergencia por falta de provisión de gas licuado (GLP) a nivel nacional, se autorizará la ejecución de estas maniobras en horario nocturno.

II.3 Área Marítima

II.3.1 Área de maniobras.

El área donde los buques petroleros ejecutan maniobras y/u operativos como son: fondeos, atraques, desatraques, amarres, desamarres, abarloadamientos y desabarloadamientos, zarpes y carga, descarga, alije y bunkereo, respectivamente, SUINSA dispone de 2 áreas de maniobra, la Zona "A" TRES BOCAS y la Zona "B" PUNTA ARENAS, además se realizan maniobras de atraque y desatraque en el muelle y barcaza de las Termoeléctricas de Trinitaria.

II.3.2 Áreas de espera, fondeo y maniobra.

Se consideran como áreas de espera, fondeo y maniobra, aquellas donde se realizan: arribos, zarpes, fondeos, amarres, desamarres, abarloadamientos, desabarloadamientos y donde el practicaaje es obligatorio.

Terminal Tres Bocas.- Carta IOA 1075 - Plano Tres Bocas No.001 del INOCAR

El Práctico abordará la nave en el área de Cuarentena por el ramal del Estero Salado denominado Boca del Rosario, la que será considerada como área de espera y fondeo exterior, cuyas coordenadas geográficas son:

Lat	02° 18' 35" S	Long	79° 57' 59" W
Lat	02° 18' 53" S	Long	79° 57' 25" W
Lat	02° 19' 02" S	Long	79° 57' 31" W
Lat	02° 18' 40" S	Long	79° 58' 04" W

El área de espera, fondeo y maniobra en Tres Bocas es como se indica a continuación:

<u>Espera y/o Fondeo</u>	<u>Maniobra</u>
<u>TRES BOCAS</u>	<u>TRES BOCAS</u>
Norte 02° 14' 00" S	Norte 02° 13' 30" S

Sur 02° 14' 30" S	Sur 02° 14' 00" S
Este 79° 57' 25" W	Este 79° 57' 00" W
Oeste 79° 57' 45" W	Oeste 79° 57' 30" W

Las naves utilizarán los fondeaderos que la Superintendencia lo asigne de acuerdo al tipo de carga que transporten.

Terminal Trinitaria-Electroguayas.- Carta IOA 1075

El área de embarque y desembarque del práctico en los buques tanques que ingresan o salen del Terminal de Trinitaria-Electroguayas será en la Boca de Santana a la altura de la boya 84, desde donde se iniciará el practicaaje por el Estero del Muerto.

Punta Arenas.- Carta IOA-108

<u>Espera</u>	<u>Fondeo</u>	<u>Maniobra</u>
Norte 03° 07' 00" S	Norte 03° 04' 00" S	Norte 03° 00' 00" S
Sur 03° 10' 00" S	Sur 03° 07' 00" S	Sur 03° 04' 00" S
Este 80° 07' 00" W	Este 80° 07' 00" W	Este 80° 04' 00" W
Oeste 80° 10' 00" W	Oeste 80° 10' 00" W	Oeste 80° 07' 00" W

II.3.3 Características de los buques petroleros que pueden operar en la SUINSA

MUELLE 1 - 2 -TRINITARIA

Eslora máxima 110 mtrs
Eslora mínima 50 mtrs
Calado 6 mtrs
Peso muerto (DWT) 5.000 tons

AMARRADERO PLANO SECO

Eslora máxima 160 mtrs
Calado 12 mtrs
Peso muerto (DWT) 15.000 tons

PUNTA ARENAS:

Eslora Máxima 230 mtrs.
Calado Máximo 14 mtrs.
Peso muerto (DWT), Máximo 50.000 tons

II.4 Regulaciones para las naves durante su permanencia en la SUINSA

Todo movimiento dentro de su jurisdicción, deberá ser autorizado por el Jefe del Departamento de Operaciones.

Todas las maniobras y operativos, se efectuarán bajo la responsabilidad directa del Capitán del buque, quién deberá cumplir estrictamente las regulaciones y disposiciones del presente Reglamento, así como los requerimientos específicos establecidos por cada Terminal.

Las naves surtas en el Terminal de El Salitral, estarán a cargo de su Capitán, quien es el único responsable de su seguridad.

Los buques deben tener permanentemente personal suficiente para mantener las condiciones operativas y poder maniobrar por sus propios medios. La seguridad física del material y personal serán responsabilidad del Capitán.

En caso que un buque se encuentre en emergencia y el Superintendente disponga un cambio de fondeadero, y éste no se cumpliera de inmediato o no existiere suficiente personal a bordo para realizar la maniobra con seguridad, dispondrá la ejecución de la maniobra a costa y riesgo del buque, aún contratando los servicios de terceros, de ser necesario.

Los daños causados por las naves a los muelles, instalaciones e infraestructura del Terminal o 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 Jefe del Departamento de Operaciones.

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

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

II.5 Navegación y Movilización de Naves

II.5.1 Prohibición

Ninguna nave nacional o extranjera que opere dentro de la zona de Jurisdicción de la Superintendencia del Terminal Petrolero, podrá realizar maniobras, sin la autorización de la Superintendencia.

II.5.2 Autorización para la Movilización de las Naves

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

- Cualquier emergencia que ponga en peligro la nave.
- Cuando la presencia del buque constituya un peligro para las instalaciones.
- A solicitud del Capitán del buque o sus Agentes.

II.5.3 Maniobras de Emergencia

Se consideran maniobras de emergencia en los siguientes casos:

- Por mal tiempo (marejada)
- Por garreo del buque que ponga en peligro las instalaciones o la nave.
- Por incendio o explosión a bordo del buque.
- Por contaminación de hidrocarburos en las instalaciones costa afuera del Terminal Petrolero.

II.5.4 Notificación de Movilización de naves

Todo movimiento de naves incluyendo en ellas a remolcadores y lanchas estará bajo el control del Jefe del Departamento de Operaciones; para lo cual, tanto el Práctico cuanto el Capitán o Patrón de la nave comunicarán sus movimientos a Salitral Radio.

II.5.5 Uso de Remolcadores

El servicio de remolcadores en los 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 SUINSA.

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

Previo a la ejecución de la maniobra, los patrones de los remolcadores y lanchas, comunicarán al Práctico de turno, que están en posición y listos para el inicio de la misma.

Una vez finalizada la maniobra, los remolcadores y lanchas que han participado en la misma, no podrán retirarse del área hasta recibir la orden del Práctico.

La facturación del servicio se realizara en función de lo reportado por el patrón del remolcador en las papeletas de control, debidamente legalizadas por el Capitán de la nave.

Si el patrón del remolcador actúa con negligencia o desobediencia ante las órdenes del Práctico o CACC, durante la ejecución de la maniobra o del operativo respectivamente, será el responsable por los daños y perjuicios causados.

II.5.6 Uso de Lanchas

La Superintendencia prestará el servicio de lanchas para apoyo de las maniobras de atraque, desatraque, amarre y desamarre, y maniobras especiales tales como recepción, despacho, transporte de personal, equipos, vituallas, instalación de cercos flotantes, y otras que se presentaren.

II.5.7 Falso Movimiento

El FALSO MOVIMIENTO será declarado en el área de maniobra, de común acuerdo entre el Práctico y el Capitán del buque, especificando las causas que motivaron dicha decisión, debiendo registrarse en la Papeleta de Control del Práctico y en la bitácora de abordaje, e informar al Jefe de Operaciones.

Una maniobra podrá ser suspendida y será declarada 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.

Para lo cual, de producirse una de las causas indicadas, el Práctico luego de su arribo a bordo esperará hasta 30 minutos.

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

Área de Punta Arenas

- Visibilidad reducida a menos de media milla
- Velocidad del viento superior a 20 nudos
- Lluvia sostenida con vientos y mar agitado.
- Corriente superior a 3 nudos.

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

II.6 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.

III.2 Prohibición de maniobras

En la jurisdicción de SUINSA, queda prohibida la ejecución de las siguientes maniobras:

- Cualquier maniobra no autorizada por la Superintendencia.
- Faenas de pesca.
- Abarloamiento para los operativos de alije o bunkereo sin el buque petrolero receptor fondeado o atracado.

III.3 Normas Generales de Seguridad

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

Solamente las embarcaciones menores autorizadas por la Superintendencia del Terminal Petrolero podrán amarrarse a las naves que están en los muelles o amarradero.

A la recepción del buque, la Agencia Naviera entregará al Capitán una lista actualizada de contactos, incluidos nombres y teléfonos de oficina y celulares de las autoridades locales y Terminal Petrolero de El Salitral.

En caso de mal tiempo o falla técnica del sistema de descarga, el Capitán del Buque en coordinación con el Inspector de SUINSA, podrá suspender cualquier operación de descarga, y ordenar de ser necesario el desatraque o desamarre del buque. Novedad que deberá informar de inmediato vía Salitral radio al Jefe del Departamento de Operaciones.

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 a través de Salitral Radio, debiendo activar inmediatamente el zafarrancho contra incendios siguiendo los procedimientos establecidos en el SOPEP del buque tanque, permaneciendo en esta condición hasta controlar el mismo y minimizar los daños causados.

III.3.1 Equipos de abordaje:

III.3.1.1 Equipos para amarre en Plano Seco

- 8 tiras de amarre de al menos 200 metros cada una.
- Sistemas de descarga en ambas bandas, con brida de 12" de diámetro (internacional estándar)
- Pluma giratoria con capacidad mínima de 3 ton. y sistema de amarre para la maniobra de empate y desempate de la manguera flotante, todo este sistema debe disponerse para la operación de descarga por la banda de estribor del buque.
- Sistema de bombeo con una capacidad mínima de 90.000 galones por hora.

III.3.1.2 Iluminación

El área de las conexiones de mangueras, manifold y área de la escala del Práctico en ambas bandas, deberá estar suficientemente iluminada durante la noche.

III.3.1.3 Máquinas

Toda nave amarrada al muelle, duques de alba o deposito flotante (Punta Arenas) deberá tener sus máquinas principales, auxiliares y sistema de gobierno listas para maniobrar o salir del amarradero de inmediato en caso de emergencia. No se permitirá efectuar ninguna reparación que imposibilite a la nave el cumplimiento de esta regulación.

III.3.1.4 Maquinarias auxiliares

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

III.3.1.5 Equipo de Oxi-Acetileno y de suelda eléctrica

Durante las operaciones del buque, su equipo de oxi-acetileno debe estar despresurizado. Las válvulas de las botellas de uso diario deben estar perfectamente cerradas y desconectas. Las botellas que no estén en uso deben estar perfectamente cerradas sus válvulas y trincadas. De igual manera, el equipo de suelda eléctrica debe estar desconectado del poder eléctrico.

III.3.1.6 Aparatos, conexiones eléctricas y luces abiertas

Queda prohibido el uso a bordo de luces abiertas. Los aparatos y líneas eléctricas de a bordo que no se encuentren en perfectas condiciones de seguridad, deberán desconectarse durante los operativos. Todo equipo innecesario para la operación normal del buque, deberá permanecer fuera de servicio. Los equipos de comunicaciones VHF deberán ser de características "intrínsecamente seguros".

III.3.1.7 Equipos Portátiles de Medición de Gases

El buque tanque debe disponer de los siguientes equipos:

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

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

III.3.1.8 Cables de Emergencia para remolque (Fire wires)

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

III.4 Normas Específicas de Seguridad

III.4.1 Personal de Guardia

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

La nómina del personal y sus turnos de guardia, deberá ser entregada al Representante de la Superintendencia durante la recepción de la nave.

III.4.2 Desgasificación

Es prohibido desgasificar los tanques mientras el buque está en el área determinada para maniobras.

III.4.3 Prohibición de Fumar

Queda terminantemente prohibido fumar en el buque, excepto en aquellos lugares previamente señalados por el Capitán, de acuerdo con las normas expuestas por el Personal de Seguridad del Terminal, debiéndose colocar letreros en castellano é inglés que señalen esta prohibición.

III.4.4 Conexiones

El Capitán del Buque o el Primer Oficial de Cubierta, verificará que las conexiones de las mangueras estén en perfecto estado, el Personal de Inspectores del Terminal Petrolero verificará por su parte dichas conexiones. No se permitirá ninguna maniobra mientras estas conexiones no guarden la debida seguridad.

III.4.5 Mal Tiempo

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

III.4.6 Cocinas

Caso de ser requerido por el personal de Inspectores de la Superintendencia, deberán apagarse las cocinas y hornos o cualquier aparato similar que pueda causar amagos de incendio.

III.4.7 Puertas y Escotillas

Las puertas y escotillas que comuniquen con la cubierta de tanques o que estén situadas por debajo de ésta deberán permanecer herméticas y constantemente cerradas.

III.4.8 Aire Acondicionado

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

III.4.9 Válvulas de Fondo y Tomas Fuera de Uso

Las válvulas de fondo deberán permanecer cerradas y aseguradas con cadena y candado durante el tiempo de maniobra y deberá verificarse esta condición antes de comenzar las maniobras de carga o descarga. Igualmente deberán permanecer cerradas las válvulas y tomas fuera de uso.

III.4.10 Tapas de los Tanques

Si la nave tiene un sistema adecuado para descarga de los gases de los tanques, las tapas de los mismos deberán permanecer cerradas, caso contrario, los accesos a los mismos deberán estar cubiertos con rejillas metálicas de un mínimo de 30 hilos por pulgada.

III.4.11 Equipo Contra incendio

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

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

III.4.12 Tiras de Emergencia

La nave deberá contar con dos tiras por lo menos, que puedan ser usadas en cualquier momento para maniobras de emergencia.

III.4.13 Uso del Pito o Sirena

El pito o sirena podrán ser usados solamente como señal de alarma.

III.4.14 Incendio

En caso de incendio, el personal del buque dará la alarma lo antes posible por el medio más efectivo, para que el Personal de Emergencia del Terminal Petrolero pueda acudir en auxilio de la nave. De todas maneras, la dotación de la nave deberá permanecer pronta para controlar cualquier eventualidad de incendio que pudiese surgir.

III.5 Normas complementarias de Seguridad

El personal que labora en el Área Marítima del Terminal Petrolero, deberá estar debidamente calificado (matrícula), cumplirá con las exigencias de seguridad establecidas por la Autoridad Marítima y las normas del Convenio Internacional de Formación, Titulación y Guardia "STCW".

Todas las embarcaciones que prestan servicios en el Terminal Petrolero, deberán cumplir con las normas de seguridad establecidas por SOLAS (Seguridad de la Vida Humana en el Mar).

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

Los chalecos salvavidas deberán cumplir con las especificaciones establecidas en el Código de Dispositivos de Salvamento del Convenio SOLAS.

Las embarcaciones deberán cumplir con los documentos habilitantes dispuestos por la Autoridad Marítima para laborar en el área.

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

Durante el operativo de carga y descarga del buque, las transmisiones de radio de alta y media frecuencia no son autorizadas; asimismo el empleo de radares se realizará solo en caso de emergencia.

Las comunicaciones entre la Autoridad Marítima Local, Terminales Marítimos, buque petrolero y embarcaciones de apoyo, durante los operativos y maniobras, se realizarán en forma exclusiva por medio de frecuencias VHF y canales autorizados por la DIRNEA.

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

En cualquier circunstancia a bordo de las embarcaciones menores y remolcadores está totalmente prohibido fumar. A bordo de los buques petroleros solamente será permitido fumar en el área asignada.

Está totalmente prohibido, a bordo de toda embarcación involucrada con el manejo y transferencias de hidrocarburos, portar y usar implementos de llamas abiertas como flamas, fósforos, encendedores, etc.

Los letreros de las diferentes precauciones, deben estar expuestos en sitios claramente visibles del buque petrolero y de las embarcaciones, en idioma español o inglés.

Durante la navegación en el área, las embarcaciones darán estricto cumplimiento al Reglamento de Choques y Abordajes, considerando además la reducción de velocidad al entrar y salir de lo atracaderos.

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

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

Estas operaciones se suspenderán por cualquiera de los siguientes motivos:

- Cuando se presenten tormentas eléctricas, vientos fuertes sostenidos mayores a 24 nudos, corrientes mayores a 2 nudos y/o marejadas.
- Derrames o escapes en cualquier parte del sistema de carga, sea del buque petrolero o del Terminal.

- Conato de incendio o incendio
- Cuando no se cumplan las condiciones de seguridad requeridas por la Superintendencia de El Salitral detalladas en el presente Reglamento.

III.6.1 Desabarloadamiento de un buque que está en proceso de descarga

El desabarloadamiento del buque gasero del Depósito flotante de gas en Punta Arenas únicamente podrá ser solicitado por el Capitán del buque, si se cumplen una o más de las siguientes condiciones

- Velocidad del viento superior a 24 nudos.
- Corrientes sobre los 2 nudos de velocidad.
- Marejadas fuertes que impidan su permanencia.
- Incendio a bordo.
- Cualquier otra condición que a criterio profesional del Capitán del Buque o su representante y del CACC, se considere peligrosa para las instalaciones del Terminal y de la nave.

III.7 Infracción de las Regulaciones de Seguridad

El incumplimiento de cualquiera de las presentes regulaciones, será juzgado siguiendo el debido proceso para establecer las responsabilidades, de acuerdo a lo dispuesto en el presente reglamento.

III.8 Lista de Chequeo de Seguridad Buque-Tierra

Se utilizará la lista de chequeo de seguridad de los formatos establecidos en el ISGOT, esta se la pasara en forma conjunta por Inspector de Control de Carga y Seguridad de SUINSA y el Oficial designado del buque.

III.9 Personal Autorizado

- Trabajadores ocasionales y familiares de la dotación requerirán de un permiso especial de la Superintendencia para abordar el buque, tramitado a través de las respectivas agencias navieras. No se permitirá el ingreso de personas sin la autorización de la Superintendencia.
- Toda persona que realiza una actividad marítima de manera directa e indirecta con los buques petroleros surtos en la jurisdicción de la Superintendencia, deberá estar inscrito en la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos , o en la Capitanía del Puerto, haber obtenido la respectiva matrícula (carne marítimo), y obtener 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 del personal eventual que va a cumplir una actividad a bordo de una nave surta en el Terminal Petrolero. La solicitud de la Agencia deberá ser por escrito por lo menos con 24 horas de

anticipación a la fecha-hora de embarque del personal marítimo y contendrá la siguiente información:

- Nombre del buque
 - Apellidos, nombres y número de matrícula del personal
 - Fecha de embarque y tiempo estimado a bordo
 - Actividad a cumplir a bordo
- Los representantes de las compañías inspectoras, clasificadoras y otras, que deban subir a bordo de una nave fondeada en el Terminal Petrolero tramitarán la autorización de embarque de sus funcionarios, inspectores y personal marítimo, como se indica en el numeral anterior y procedimientos que regulan el ingreso de personal a las instalaciones portuarias.
 - El personal marítimo que cumple cualquier actividad a bordo de una nave que se encuentre dentro de la jurisdicción del Terminal Petrolero, estará bajo la autoridad marítima de la Superintendencia y sujeta a las leyes y reglamentos vigentes.

III.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 Salitral Radio, todas las novedades sucedidas a bordo y relacionadas con:

- Fallas que se presenten en las condiciones de seguridad durante los atraques y amarres de las naves a y descarga de hidrocarburos, desatraques y desamarre de las naves, etc.
- Derrame de petróleo que se produzca por mala conexión de las mangueras, rotura de las mismas, filtraciones por la mala obturación de imbornales o por cualquier otra causa.
- Contaminación producida por achique de sentinas, lavado de tanques o cualquier otra maniobra prohibida.
- Cualquier situación que pueda afectar la seguridad de operación del buque tanque.
- Accidente del personal durante el trabajo.
- Robos que se hayan producido a bordo o el descubrimiento de transacciones comerciales de tripulantes con el personal de trabajadores del Terminal (contrabando), etc.
- Presencia de personas no autorizadas.
- Personal del buque petrolero o del terminal que se encuentre de guardia bajo los efectos de alcohol o drogas.
- Inoperatividad, deterioro, mal funcionamiento de la maquinaria principal, auxiliar, equipo o material requerido y necesario para el operativo a realizar, que afecte a la seguridad del Terminal o de la propia nave.

CAPITULO IV

IV. DE LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

IV.1 Generalidades

Toda persona, buque tanque o embarcaciones que ingresen al Terminal Petrolero, deberá cumplir con lo dispuesto, en el Código Internacional para Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código ISPS).

El Terminal Petrolero de la Superintendencia de El Salitral dispone de instalaciones de alto valor e importancia estratégica y por las características de alto riesgo de la carga, las siguientes Regulaciones de Protección, deben ser cumplidas por toda nave y su tripulación durante el tiempo que se encuentre en su jurisdicción, las que serán verificadas por personal de la Superintendencia.

A bordo del buque tanque se prohíbe el uso y consumo de alcohol y drogas. El Oficial de Protección del Buque está en la obligación de comunicar al OPIP de la Superintendencia, cualquier novedad que pueda atentar contra la protección del buque petrolero durante su permanencia en la jurisdicción de la Superintendencia.

La navegación es restringida para otras embarcaciones, en el área marítima de los terminales petroleros, que se utiliza para realizar las maniobras con los buques tanqueros y gaseros.

El Oficial de Protección del Buque está en la obligación de comunicar al OPIP de la Superintendencia, cualquier novedad que pueda atentar contra la protección del buque petrolero durante su permanencia en la jurisdicción de la Superintendencia.

Los procedimientos a seguirse cuando:

- Existan **Niveles de Protección** diferentes entre el buque y la Instalación Portuaria,
- Se produzcan actividades no reguladas por el Código PBIP.
- Se requiera establecer Declaraciones de Protección Marítima.

Están especificados en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria y se llevarán a cabo previa coordinación entre el OPIP y OPB.

IV.2 Medidas de protección

La Superintendencia de El Salitral realiza las siguientes actividades de Protección Marítima para prevenir incidentes.

- Autoriza y controla los accesos de visitas técnicas a los buques.
- Vigila el área marítima hasta una milla náutica desde la instalación portuaria, incluidas las zonas de fondeo, dolffing de amarre y entrada de agua circundantes.
- Provee seguridad al buque que ingresa al círculo de la una milla hasta que termine su maniobra en el amarradero o atracaderos.
- Vigila las áreas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas embarcaciones y personas autorizadas.
- Supervisa la manipulación de las provisiones del buque vía marítima.

- Controla las embarcaciones que transitan por el área circundante a los muelles y amarraderos.
- Coordina con la seguridad de la Estación Tres Bocas para el control de provisiones vía terrestres para los buques y seguridad del área marítima con los puestos de control.
- Garantiza la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección.

IV.3 Control de accesos

IV.3.1 De personas

Las personas que utilizando las facilidades de la instalación portuaria deseen trasladarse hasta los buques deberán respaldar su interés con la respectiva solicitud tramitada a través de 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.

No podrán ingresar a la instalación portuaria su visita cuando se les solicite, de igual manera las personas con claros síntomas de haber consumido en exceso bebidas alcohólicas.

El Supervisor de Protección verificará que las personas que se encuentren a bordo del buque sean las autorizadas por SUINSA siguiendo el procedimiento de control de accesos.

IV.3.2 De vehículos

El control de los vehículos está a cargo de la de los agentes de seguridad de la guardia de Tres Bocas.

IV.3.3 De embarcaciones

La Unidad de Protección realizará aleatoriamente control de las embarcaciones que transitan por el área marítima circundante a los buques aplicando lo siguiente:

- 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 cada Superintendencia.
- 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.4 Vigilancia de la instalación portuaria y del área marítima jurisdiccional.

La vigilancia de la Instalación Portuaria y del área marítima de la jurisdicción de la Superintendencia se realiza por medio de:

- Patrullaje marítimo diurno y nocturno, con embarcaciones destinadas para este objetivo, con la presencia de Personal Naval si es necesario.
- Radar de vigilancia marítima y circuito cerrado de televisión (CCTV).
- Rondas de seguridad en las instalaciones del Terminal, a cargo de los Supervisores de Protección.

No se permitirá la presencia de embarcaciones en faenas de pesca ni de otro tipo de actividades en el sector de operación de buques petroleros, Los Capitanes de los buques petroleros, los OPB, la Unidad de Protección a través de sus medios de vigilancia y las dotaciones de las embarcaciones de apoyo de SUINSA y guardias de la empresa privada de la guardia de seguridad de Tres Bocas, deberán informar la violación de esta disposición al OPIP, a través de SUINSA Radio.

Durante la maniobras de arribo y zarpe de los buques se efectuará patrullaje marítimo de seguridad con embarcaciones de la Unidad de Protección destinadas a este objetivo y apoyado con personal militar si es necesario, acompañando al buque a su ingreso a la una milla hasta que termine la maniobra de atraque o amarre o durante el zarpe desde que inicia la maniobra de desatraque o desamarre hasta salir de la una milla.

El OPIP realizará todas las coordinaciones que sean necesarias para que en el área de su jurisdicción tenga el apoyo de las Unidades Navales más cercanas para mantener y mejorar la seguridad en las instalaciones y del área marítima y responder a los **cambios de Nivel de Protección** o alguna emergencia que se presente.

Durante la recepción y despacho y en la inspección de prevención de la contaminación, el Inspector de SUINSA y/o el Supervisor de Protección, controlará que únicamente que personal autorizado de las Agencias Navieras, Técnicos y Operadores de PETROCOMERCIAL autorizados aborden la nave.

El personal de Prácticos e Inspectores están en la obligación de comunicar al OPIP de la Superintendencia, vía Estación de Radio Balao, cualquier novedad que pueda atentar contra la protección del buque mientras se encuentra en las maniobras de atraque, desatraque, amarre, desamarre, carga o descarga.

IV.4.1 Vigilancia de áreas restringidas

El área marítima circundante a los muelles y amarraderos hasta una milla náutica es área restringida y por lo tanto sometida a control, especialmente las áreas circundantes donde se tomarán medidas especiales de seguridad y que a continuación se detallan:

- Aguas contiguas al buque en operación, amarradero, muelles y buques fondeados a las que solo podrán aproximarse embarcaciones autorizadas por la Superintendencia y que son inspeccionadas por la Unidad de Protección.
- 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.
- Duques de amarre de las tiras.
- Zonas en que se mantienen substancias químicas mientras dura su tránsito al buque o a tierra fuera de la instalación.

En todas estas áreas se evitará la presencia o permanencia de personal no autorizado y se controlará que en ellas se realicen solo las actividades para las que han sido destinadas.

IV.5 Control e inspección de provisiones y materiales

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

- Pedido del capitán y/o Agencia.
- Solicitud emitida por agencia naviera y autorizada por la Superintendencia.
- Factura o guía de remisión en que se detalle a todos los artículos con su respectiva cantidad.

La embarcación que vaya a entregar logística a los buques debe informar vía SUINSA-Radio la intención de abarloadse al buque receptor, en tal caso si esta actividad la están realizando dentro de la una milla el Supervisor de Protección verificará las provisiones o material a ser entregados previo su despacho el mismo que constatará:

- Material declarado en el pedido de la agencia.
- Embarcación asignada declarada en el pedido de la agencia.
- Tiempo de duración de la entrega.

El responsable de la embarcación logística firmará forma de registro de la actividad dada por el Supervisor de Protección.

IV.6 Comunicaciones sobre protección marítima

La instalación portuaria mantiene servicio de comunicaciones vía Estación Radio SUINSA canal 16 VHF las 24 horas del día.

La Superintendencia mantiene un punto de contacto las 24 horas de la Unidad de Protección en caso de incidentes de protección.

IV.7 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 cumpla una declaración de protección marítima solamente si una de las siguientes condiciones se produce:

- 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 este obligado a implantar un plan de protección del buque.

IV.8 Procedimientos para el interfaz con el buque

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

La Unidad de Protección realizará seguridad a los buques que ingresan y salen de área marítima de una milla de responsabilidad de SUINSA en la esfera de la Protección Marítima desde las instalaciones de la Estación Tres Bocas.

El Supervisor de protección en Tres Bocas o el Inspector en Puerto Bolívar realizará coordinaciones con el OPB del buque para constatar las actividades, logística y visitas que recibirá durante su permanencia.

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

La DIRNEA-SEPROM determina un cambio en el nivel de protección en el caso de que el Terminal Petrolero y la Superintendencia, 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 SEPROM, son tendientes a que las actividades normales del Terminal Petrolero y la Superintendencia, 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.

CAPITULO V

V. DE LA PREVENCIÓN, CONTROL Y MITIGACIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

V.1 Generalidades

- La Superintendencia del Terminal Petrolero de “El Salitral” aplicará en su jurisdicción, las disposiciones contenidas en el Título III del Código de Policía Marítima de la Sección “Del Control y Prevención de la Contaminación de las Costas y Aguas Nacionales producida por Hidrocarburos, y tiene la responsabilidad como Centro de Respuesta de Emergencia de la Zona “C” del Plan Nacional de Contingencia, de la prevención, control y supervisión de los trabajos de descontaminación marina producida por derrame de hidrocarburos y/o sustancias nocivas en el área de su jurisdicción (Zona marítima y fluvial desde Punta Chapoya, hasta Boca de Capones frontera con el Perú) de acuerdo a lo publicado en el Registro Oficial N° 551 del 18 de marzo/09 (Resolución DIRNEA 004/09)
- Toda nave que se encuentre en la SUINSA, deberá cumplir las regulaciones establecidas en las disposiciones legales y reglamentarias relacionadas con el control y prevención de la contaminación por hidrocarburos, contenidas en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), convenios internacionales relacionados y Resoluciones aplicables emitidas por la Autoridad Marítima Nacional (www.dirnea.org).
- Todo buque tanquero o gasero que ingrese a realizar una operación en la jurisdicción de la SUINSA deberá tener actualizado el “Plan de Respuesta a Emergencias del Buque” (SOPEP).
- Los buques de bandera extranjera que han sido contratados por Compañías Navieras Ecuatorianas por un tiempo igual o superior a seis meses, deberán presentar obligatoriamente el certificado Internacional de Prevención de la Contaminación (IOPP) de acuerdo a disposiciones de la Autoridad Marítima Nacional.
- 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 establecidos en la Normativa y Estructura Tarifaria emitida por la Autoridad Marítima Nacional.
- 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 como cargamento, deberá tener y presentar antes de un operativo de carga o descarga, un Certificado emitido de acuerdo con las disposiciones el Protocolo del Convenio sobre Responsabilidad Civil, CLC 1992.

V.2 De la Prevención

Toda nave que realice operaciones de entrega y recepción de combustible para su propio consumo (bunquereo), o que efectúe maniobras de alije, deberá usar obligatoriamente los cercos flotantes como medida preventiva a la contaminación, para lo cual un Inspector de la Superintendencia estará presente.

Esta operación estará a cargo del buque tanquero que entrega el combustible

La descarga de lastre y aguas oleosas mediante auto tanques o embarcaciones se lo realizará a través de empresas que estén debidamente registradas y calificadas por la Autoridad marítima Nacional, y también por la Autoridad Municipal respectiva, para el tratamiento final de estos desechos, en el área terrestre.

Ningún buque tanquero o gasero está autorizado para arrojar lastre o aguas oleosas, directamente a las aguas. 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.

V.3 Del control

La Superintendencia del Terminal Petrolero de "El Salitral" de acuerdo al Plan Zonal de Contingencia coordinará con las entidades Públicas y Privadas que conforman el mencionado plan y otras entidades afines los trabajos de control y descontaminación, en el área de su jurisdicción. Para ello se implementara el **Comando Unificado de Incidentes**, el mismo que estará compuesto por las Autoridades relacionadas con el Control de Contaminación Ambiental. Se reunirá en un área administrativa donde se pueda dedicar solamente a solucionar los problemas de Contaminación sin interferencia de otras actividades.

La SUINSA 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, publicado en el Registro Oficial N° 551 del 18 de marzo/09, Resolución DIRNEA 004/09.

Cuando se presente una emergencia por un derrame de hidrocarburos, las entidades Públicas y Privadas, que conforman el Plan Zonal de Contingencia, en caso de ser necesario deberán colaborar con sus equipos y materiales de sus inventarios, a fin de atender la emergencia presentada.

La Superintendencia del Terminal Petrolero de "El Salitral" velará para que, si el caso lo amerita, los responsables de los derrames repongan a las entidades colaboradoras, los equipos y materiales utilizados.

Cuando la magnitud de una contaminación comprometa a las naves fondeadas o amarradas en el área de Tres Bocas, el Superintendente podrá disponer la salida inmediata de todas las naves fuera de esta área hasta finalizar las tareas o trabajos de descontaminación.

Los buques tanqueros y gaseros que efectúen cabotaje nacional, de acuerdo a lo dispuesto por la Autoridad Marítima Nacional, en aplicación a lo establecido en el Convenio MARPOL 73/78, deberán mantener a bordo el siguiente equipo y material básico:

Barreras absorbentes 10 cm espesor	100 metros
Mantas absorbentes	3 paquetes de 100 Unid.
Bombas de dispersión, mochila	02 Unid.
Dispersante biodegradable	50 galones
Absorbente natural	10 fundas
Casco, visor, máscara, botas, guantes, overol,	06 personas
Fundas plásticas 50 litros	50 Unid.
Palas, escobas, baldes	6 Unid.
Detergente limpieza	5 litros
Wippe	50 libras
Tapones para imbornales	01 Juego

Cuando existan casos de contaminación, se procederá de acuerdo a lo establecido en la Directiva Especifica Permanente No. DIGMER-MAC-001-2007 del 18/Julio/07 y a lo dispuesto en los Planes de Contingencia.

V.4 De la Mitigación

La Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral, como Autoridad Marítima Local, supervisará los trabajos de mitigación del área afectada, a cargo del infractor.

V.5 Guías y recomendaciones internacionales aplicables

Todo buque tanque para operar en el Terminal Petrolero de Balao, en lo que sea aplicable, debe cumplir con las siguientes guías y recomendaciones internacionales de última edición:

- ICS-OCIMF-IAPH – International Safety Guide for Oil Tankers & Terminals (ISGOTT).
- OCIMF – Mooring Equipment Guidelines.
- OCIMF – Recommendations for Oil Tanker Manifolds and Associated Equipments.
- OCIMF – Recommendations for Equipment Employed in the Mooring of Ships at Single Point Mooring.
- OCIMF – Recommendations for Ships' Fittings for use with Tugs with Particular Reference to Escorting and other High Load Operations.
- ICS-OCIMF – Ship-to-Ship Transfer Guide (Petroleum).
- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).

V.6 Deslastre

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 a 50 millas de la costa.

V.7 Hoja de desalojo de basura

El servicio de recolección de basuras para los Buques Tanqueros y Gaseros podrá ser efectuado por las empresas previamente calificadas para realizar este tipo de trabajos, por la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos. Las empresas autorizadas para realizar esta actividad deberán presentar anualmente en la Superintendencia de "El Salitral" la certificación ISO 14000 de Protección del Medio Ambiente, o equivalente.

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

CAPÍTULO 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 (US \$)
a) No solicitar prestación de un servicio de acuerdo a lo reglamentado.	50 a 200
b) No enviar ETA	50 a 200
c) No tramitar solicitud de cancelación de faros y boyas con la debida anticipación	50 a 200
d) No informar a la nave de las regulaciones del Terminal	50 a 200
e) Abordar la nave antes de que esta haya fondeado o se encuentre en maniobra.	50 a 200
f) Presentar documentos en forma alterada o incompleta	100 a 1000
g) No tener actualizada la matricula 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 (US \$)
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 (por persona)	50 a 300
i) Embarcar personal sin matricula o documentos caducados	500 a 2000
j) Zarpas 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	US 20 a 100
b) No portar matricula actualizada cuando efectúa una actividad marítima	US 20 a 100
c) Efectuar acciones que atenten a la seguridad del Terminal	US 100 a 500
d) Presentar documentación que este caducada	US 20 a 100
e) Cometer actos ilícitos abordó (sin perjuicio de la acción legal)	US 100 a 500
f) Efectuar acciones que obstaculicen la carga, descarga o transferencias de hidrocarburos	US 50 a 500
g) No acatar disposiciones de la Autoridad Marítima	US 100 a 500
h) Irrespetuoso con la Autoridad Marítima	US 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.
- c. 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 los cinco días hábiles posteriores a la fecha de la notificación de la resolución.

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

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 las oficinas de la Superintendencia observando las disposiciones legales respectivas.

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