

REGLAMENTO PARA EL SERVICIO DE CAPITANES DE AMARRE Y CONTROL DE CARGA EN LOS TERMINALES PETROLEROS DE LA REPÚBLICA

(Resolución No. 020/2000)

Nota:

El Art. 1 del D.E. 1111 (R.O. 358, 12-VI-2008) establece que la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral - DIGMER pasará a ser una dependencia administrativa de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

Considerando:

Que la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral mediante Resolución No, 513/97 del 25 de marzo de 1997 y publicada en Registro Oficial No. 89 del 18 de junio de 1997, aprobó el Reglamento para el Servicio de Amarre y Control de carga en los Terminales Petroleros de la República";

Que es necesario estandarizar la formación, entrenamiento y titulación de la gente de mar ecuatoriana, en cumplimiento a los postulados de la OMI y en especial, al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar STCW. ratificado por nuestro país mediante Decreto No. 3833 del 23 de marzo de 1998, publicado en el Registro Oficial No. 904 del 30 de los mismos mes y año, y,

En uso de la facultad contemplada en el Art. 50 literal b) de la Ley General de Puertos,

Resuelve:

Art. 1.- Aprobar el Reglamento para el Servicio de Capitanes de Amarre y Control de Carga en los Terminales Petroleros de la República".

Capítulo I

DEL SERVICIO DE LOS CAPITANES DE AMARRE Y CONTROL DE CARGA

1.1 (Reformado por el Art. 11 del D.E. 1111, R.O. 358, 12-VI-2008) El servicio que prestan los capitanes de amarre y control de carga en los terminales petroleros, es de carácter público, ejercido exclusivamente por ecuatorianos, que con la denominación de capitanes de amarre y control de carga los habilite la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

1.2 La presencia de capitanes de amarre y control de carga, es obligatoria, Como asistente del práctico para la correcta posición de la nave, en las siguientes maniobras en que intervengan naves de tráfico internacional o tráfico de cabotaje:

- a) Amarre o desamarre a boyas;
- b) Atraque y desatraque de muelles; y,
- c) Maniobras de abarloadamiento.

Además, el Jefe de Amarre y Control de Carga debe estar presente obligatoriamente durante las operaciones de conexión y desconexión de mangueras y transferencia de hidrocarburos.

Cuando por cualquier circunstancia no se encuentre disponible o no existe un capitán de amarre y control de carga calificado, el Superintendente del Terminal Petrolero respectivo podrá autorizar que un práctico calificado realice las funciones durante el tiempo que subsiste el problema.

Cuando se trata de un buque pequeño menor a 5.000 Ton. de TRB y una eslora de hasta 120 metros, las maniobras de ataque y desatraque a muelles podrá realizarlo únicamente el práctico calificado. En las operaciones de descargue de hidrocarburos de buques pequeños, las condiciones de seguridad, la inspección de las mangueras y la operación de bombeo, serán controladas por los inspectores de las superintendencias.

Capítulo II

DE LOS CAPITANES DE AMARRE Y CONTROL DE CARGA

2.1 Los capitanes de amarre y control de carga, son Oficiales de la Marina Mercante que tienen bajo su responsabilidad las operaciones de transferencia de hidrocarburos en la que intervienen una o más naves y que se realizan dentro de la jurisdicción de los terminales petroleros.

2.2 (Reformado por el Art. 11 del D.E. 1111, R.O. 358, 12-VI-2008) Para desempeñarse como capitanes de amarre y control de carga, se requiere del título y matrícula correspondiente, conferidos por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

2.3 Los oficiales de la Marina Mercante que deseen obtener el título y matrícula de "Capitán de Amarre y Control de Carga", deben cumplir con los siguientes requisitos:

a) Para realizar sus funciones en buques tanqueros de cualquier tonelaje, deben poseer matrícula de Capitán de Altura,

b) Para realizar sus funciones en buques tanqueros que amarran a las monoboyas o al tepe del Terminal Petrolero de Balao, los capitanes de amarre y control de carga, deberán aprobar el curso dictado por Petroindustrial u otro organismo similar;

c) Acreditar un tiempo efectivo de embarque no menor a 20 meses, en el cual no se incluirán los períodos de vacaciones;

d) Completar el período de entrenamiento práctico en un plazo no menor de 30 días y obtener la certificación del Superintendente del Terminal Petrolero, de que realizó el entrenamiento y de haber aprobado el mismo; y,

e) Los oficiales de la Armada Nacional en servicio pasivo que deseen obtener la matrícula de "Capitán de Amarre y Control de Carga", deberán previamente obtener la matrícula de Capitán de Altura de la Marina Mercante y cumplir con todos los requisitos adicionales.

2.4 (Reformado por el Art. 11 del D.E. 1111, R.O. 358, 12-VI-2008) El curso de entrenamiento práctico será preparado y supervisado por cada Superintendencia de

acuerdo a las instrucciones de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

2.5 La Matrícula de Capitán de Amarre y Control de Carga, será válida para el terminal en donde se realizó el entrenamiento y deberá renovarse cada cinco años.

2.6 El Capitán de Amarre y Control de Carga que se encuentre en funciones, deberá renovar la ficha médica cada dos años, dentro de los 30 días anteriores a la fecha de su nacimiento.

Capítulo III

DE LAS OBLIGACIONES Y FUNCIONES DE LOS CAPITANES DE AMARRE Y CONTROL DE CARGA

3.1 Son obligaciones permanentes de los capitanes de amarre y control de carga:

a) Asistir al práctico durante las maniobras, proporcionándole la información que éste requiera para poder brindar un buen asesoramiento al Capitán de la nave;

b) En caso de accidente, derrame de petróleo o falta de seguridad en las operaciones, suspender de inmediato las mismas e informar a la Superintendencia, a su empleador y al embarcador;

c) Cumplir fielmente las disposiciones dadas por su empleador para la ejecución de sus funciones; y,

d) Renovar la matrícula y ficha médica dentro de los plazos dispuestos en este reglamento.

3.2 Ubicarse en el castillo de la nave o en el lugar que el práctico lo indique y desde esa posición asistir al práctico durante las maniobras proporcionándole la información que éste requiera, para un correcto asesoramiento al Capitán de la nave.

3.3 Presentarse a bordo de la nave que va a operar en la fecha y hora que se le instruya.

3.4 Verificar el estado de la nave y el cumplimiento de las reglas de seguridad por parte de la tripulación de la misma, en previsión de accidentes o incendios, previo y durante las operaciones.

3.5 Coordinar con la estación de control del terminal en tierra, el inicio y la finalización de las maniobras de carga, descarga o deslastre de la nave.

3.6 Controlar que la nave se encuentre permanentemente en posición segura.

3.7 Fiscalizar la carga del buque una vez finalizada la operación, en coordinación con el representante del buque, de los embarcadores y aseguradoras, e Inspector de la Superintendencia y llenar completa y oportunamente los formularios que exija su empleador y la Superintendencia.

Capítulo IV

INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN ANTES DE INICIAR OPERACIONES CON HIDROCARBUROS

4.1 Una vez que la nave se encuentra asegurada al muelle o antes de iniciar la maniobra de acercamiento y amarre de la nave a las boyas o a otra nave, el Capitán de Amarre y Control de Carga exigirá al Capitán de la nave la siguiente información:

a) Estado de alistamiento general de la nave para su movilización por medio del documento "Nota de Alistamiento". Información del buque sobre peso muerto, itinerario, carga anterior, remanentes a bordo y carga a tomarse, por medio del documento respectivo ("Ship's Information");

b) Certificación firmada por el Capitán de la nave de conocer las regulaciones para no contaminar el mar por deslastre o derrame de hidrocarburos;

c) Tipo de máquinas, capacidad de levantamiento de la pluma que maniobrará mangueras, calados y asiento del buque, dimensiones de las bridas de conexión del manifold y cualquier otro factor que pueda afectar la maniobra a realizarse;

d) Identificación del Primer Oficial y del personal de operadores de los winches de proa;

e) Disponibilidad de dos tiras de longitud y resistencia suficientes con sus respectivas tiras de respeto, para la maniobra de amarre y las herramientas y aditamentos necesarios para maniobra segura o largada de emergencia;

f) Arreglo general de los tanques de carga y lastre;

g) Calado y asiento del buque al arribo;

h) Detalles de manifold del buque y tamaños de bridas para las conexiones;

i) Cualquier fuga en el casco, mamparos, válvulas o cañerías que podrían afectar la carga u operaciones de lastre o deslastre y causar contaminación;

j) Cualquier reparación que se requiera realizar y que podría demorar el comienzo de las operaciones;

k) Calados al completar la carga;

l) Detalles de carga y lastre existentes a bordo;

m) Máxima rata (razón de flujo) de carga aceptable y rata de llenado (topping) de tanques;

n) Cantidades aceptables de carga a recibir de acuerdo a las instrucciones recibidas del terminal;

o) Detalles de la última carga transportada, método de limpieza de tanques y estado de tanques y cañerías de carga;

p) Método de venteo desde los tanques de carga;

q) Disposición, composición y cantidades de lastre (de tanques permanentes y de carga) y tiempo requerido para la carga o descarga; y,

r) Cantidad y disposición de remanentes a bordo.

4.2 El Capitán de Amarre y Control de Carga intercambiará con el Capitán de la nave la siguiente información:

a) Información general del puerto, condiciones hidrográficas y meteorológicas en el área, profundidad en el área de operaciones, regulaciones portuarias y gubernamentales, y detalles de cualquier plan de amarre y de código de señales visuales y audibles para uso durante la operación;

b) Disponibilidad de personal, material y remolcadores del terminal para la maniobra;

c) Equipo contra incendio y procedimientos de emergencia de la nave y del terminal; y,

d) Acción a tomarse en la eventualidad de una emergencia o un incendio, incluyendo medios de comunicaciones y seguridades de la nave.

Capítulo V

PRECAUCIONES ANTES DEL MANEJO DE LA CARGA

5.1 Verificar que estén desplegados en lugares prominentes, a bordo, las notificaciones sobre "Prohibido luces descubiertas", "Prohibido Fumar", "Prohibido personas no autorizadas".

5.2 Permitir la transferencia de hidrocarburos una vez que el Inspector de Seguridad de la Superintendencia informe que ha completado la inspección de seguridad de la o las naves y que no existe impedimento para iniciar las operaciones.

5.3 El Capitán de Amarre y Control de Carga, informará al Capitán y Primer Oficial de la nave, lo siguiente:

a) Detalle de la carga y manejo:

* Características de la carga a embarcarse y cualquier precaución especial de manejo a observarse.

* Cantidad nominada.

* Especificaciones del producto.

* Puntos de inflamación (en donde sea aplicable) y si la temperatura del o los productos sobrepasan el punto de inflamación.

* Temperatura estimada de la carga.

* Contenido de sulfuro de hidrógeno (H₂S) de la carga.

b) Procedimiento de carga propuesto:

- * Secuencia deseada de carga.
- * Ratas máximas y mínimas de tierra.
- * Número y tamaño de las mangueras de carga.
- * Limitaciones de los movimientos de las mangueras.
- * Presiones máximas permisibles en las mangueras buque-tierra.
- * Sistema de señales para el control de la carga incluyendo parada de emergencia.

c) Procedimiento de descarga de lastre:

- * Rata máxima de descarga.
- * Presión máxima en el manifold del buque.
- * Cualquier otra limitación del terminal.

Capítulo VI

PLAN DE CARGA ACORDADO

6.1 Sobre las bases de la información intercambiada entre el Capitán de la nave y el Terminal, el Capitán de Amarre y Control de Carga acordará con el Oficial responsable del buque, un plan de carga en el que se especifiquen los siguientes datos:

- * Rata máxima de carga, rata de llenado y horas de parada normales.
- * Naturaleza de la carga.
- * Arreglo y capacidad de las líneas de carga del buque y el sistema de venteo del gas.
- * Máxima presión permisible en las mangueras buque/tierra,

Precauciones necesarias para ignición estática.

- * Cualquier otras limitaciones de control de flujo necesarias.

Capítulo VII

DE LA JURISDICCIÓN DISCIPLINARIA Y SUS SANCIONES

7.1 Sin perjuicio de lo establecido en las leyes y reglamentos marítimos y portuarios, la matrícula de Capitán de Amarre y Control de Carga, será cancelada definitivamente o suspendida temporalmente, por las siguientes causas:

Será suspendida temporalmente:

- a) Por incapacidad física o mental temporal;
- b) Por no haber aprobado la ficha médica bianual;

c) Por sanción disciplinaria del empleador y a pedido de éste; y,

d) Por sanción disciplinaria del Superintendente del Terminal en caso de faltas cometidas a bordo de la nave o por violación a las leyes y reglamentos de la Marina Mercante Nacional,

Será cancelada definitivamente:

a) A pedido del titular;

b) Al cumplir el Jefe de Amarre y Control de Carga 70 años de edad;

c) Por incapacidad física o mental permanente;

d) Por sentencia ejecutoriada por el delito de narcotráfico,

e) Por sentencia ejecutoriada dentro de un juicio penal; y,

f) Por sentencia ejecutoriada en el delito de enriquecimiento ilícito.

Art. 2.- El presente reglamento entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Art. 3.- Las Superintendencias de los Terminales Petroleros de Balao, La Libertad y El Salitral, serán las encargadas de hacer cumplir las disposiciones contenidas en este reglamento.

Art. 4.- Dejar sin efecto el "Reglamento para el Servicio de Amarre y Control de Carga en los Terminales Petroleros de la República", expedido mediante Resolución No. 513/97 del 25 de marzo de 1997, publicada en el Registro Oficial No. 89 del 18 de junio de 1997.

Dada en la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, a los dos días del mes de mayo del año 2000.

FUENTES DE LA PRESENTE EDICIÓN DEL REGLAMENTO PARA EL SERVICIO DE CAPITANES DE AMARRE Y CONTROL DE CARGA EN LOS TERMINALES PETROLEROS DE LA REPÚBLICA

1.- Resolución 020/2000 (Registro Oficial 81, 19-V-2000)

2.- Decreto 1111 (Registro Oficial 358, 12-VI-2008).