



REGLAMENTO DE OPERACIONES PORTUARIAS, PUERTO BOLIVAR

Resolución 421

Registro Oficial Suplemento 507 de 05-ago-2011

Estado: Vigente

EL SUBSECRETARIO DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL

Considerando:

Que el Directorio de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar mediante Resolución No. 01033 del 6 de agosto del 2009, aprobó el Reglamento de Operaciones Portuarias para la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar;

Que mediante Decreto Ejecutivo No. 1111 del 27 de mayo del 2008, publicado en el Registro Oficial del 12 de junio del 2008, se ratificó y aclaró el ámbito de atribuciones dentro de la reorganización administrativa, por el cual la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial ejerce la regulación de la actividad portuaria como ente autónomo civil, con la participación de las correspondientes entidades de la Fuerza Pública, con todas las atribuciones, funciones, representaciones y delegaciones, constantes en todas las normas, ejercidas por la antes denominada Dirección de la Marina Mercante y del Litoral (DIGMER), ahora denominada Dirección General de Marina Mercante y Puertos (DIGMER-P); y,

En uso de las facultades legales delegadas contenidas en el Art. 5o. literal b) de la Ley General de Puertos.

Resuelve:

Art. 1.- Expedir el "REGLAMENTO DE OPERACIONES PORTUARIAS PARA LA AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR", el mismo que se acompaña como anexo a la presente resolución.

Art. 2.- Del cumplimiento de la presente resolución, la misma que entrará en vigencia, el 1 de enero del 2010, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial, encárguese a la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

Art. 3.- Deróganse las resoluciones DJGMER No. 089/01 R. O. 351 del 20 junio del 2006 y la No. 164/02 R. O. 566 del 30 abril del 2002.

Dada en la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, a los veintiocho días del mes de diciembre del año dos mil nueve.

f.) Ing. Jorge Vera Armijos, Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

No. SPTMF 427/09

EL SUBSECRETARIO DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL

AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR

REGLAMENTO DE OPERACIONES PORTUARIAS

TITULO I



DISPOSICIONES GENERALES Y DEFINICIONES

CAPITULO I

OBJETIVO, DEFINICIONES Y DISPOSICIONES GENERALES

Art. 1.- Objetivo: El presente reglamento describe la competencia que tiene la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, para regular el cumplimiento de las obligaciones y procedimientos operacionales que deberán observar las personas naturales o jurídicas que actúan en este puerto, realizando las actividades relacionadas con los buques que recalán o utilizan sus canales de acceso y con la maquinaria, equipo o carga.

El contenido y especificaciones que sean de aplicación, en el Reglamento de servicios portuarios para los puertos comerciales estatales, publicado en el R. O. No. 323 del 24 de abril del 2008; Reglamento general de la actividad portuaria en el Ecuador, en vigencia a partir de la publicación en el Registro Oficial No. 097 del 13 de junio del 2000; la normativa tarifaria para los puertos comerciales del Estado y cuantas normas complementarias y de desarrollo se dictaren, que tengan relación con las operaciones en puerto y labores conexas, formarán parte integrante del presente Reglamento de Operaciones Portuarias de APPB, en cuanto no se opongan al mismo y, en caso de que así sea, que tengan la correspondiente aprobación del mismo nivel administrativo de este documento.

Art. 2.- Definiciones: A continuación se detalla varias definiciones de términos marítimos y portuarios:

1. Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.- Es la dependencia perteneciente al Ministerio de Transporte y Obras Públicas que tiene bajo su cargo y responsabilidad a la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral.
2. DIRNEA.- Es la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos cuyas funciones y atribuciones están determinadas en el Decreto Ejecutivo 1111 en su Art. 1, publicado en el Registro Oficial No. 358 de fecha 12 de junio del 2008.
3. Aforo.- Actividades que consiste en reconocer la mercancía, verificar su naturaleza y valor, establecer su peso, cuenta o medida y determinar los gravámenes que se le sean aplicables por parte de la CAE.
4. Agente Naviero.- Es la persona natural o jurídica que representa al armador en las gestiones de carácter administrativo y comercial relativas a todos los trámites relacionados con el arribo y estadía del buque, aceptando, en nombre del armador, los derechos y obligaciones que a este le corresponden en dichas gestiones.
5. AISV.- Es la autorización de ingreso y salida de vehículos con carga con la finalidad de determinar la trazabilidad de las mercancías que ingresan o salen del Puerto.
6. Almacenamiento.- Es el servicio que se presta a la carga, que permanece en los lugares de depósitos determinados por la Autoridad Portuaria.
7. Apilar.- Colocar en forma ordenada la carga una sobre otra en las áreas de almacenamiento.
8. Armador.- Es la persona natural o jurídica que, como transportador propietario o no de la embarcación, ejerce la navegación de un buque por cuenta y riesgo propio.
9. Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.- Es una entidad de derecho público, personería jurídica, patrimonio y fondos propios, creada por Decreto Ejecutivo No. 1.043 del 28 de diciembre de 1970, publicado en el Registro Oficial No. 147 del 22 de enero de 1971, iniciando sus operaciones de servicio portuario el 5 de marzo de 1971 y está sujeta a las disposiciones de la Ley General de



Puertos, Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional y al Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador, y a las normas generales o especiales que afecten su vida administrativa. Todas las referencias de este reglamento a la Administración Portuaria, deben entenderse hechas a la APPB en su zona de jurisdicción, legalmente establecida.

El máximo representante administrativo y ejecutivo de la APPB es el Gerente, sin perjuicio de las atribuciones que las leyes establecen para el Directorio.

10. Básculas.- Las básculas son instrumentos que tienen como objetivo pesar y medir cantidades de masa.

11. Buque.- Toda construcción naval destinada a navegar, cualquiera que sea su clase incluida sus partes integrantes y partes accesorias.

Todas las referencias de este reglamento a "buque" o "buques" incluirán, sin excepción, a su dueño, armador, charteador y/o agente.

12. Buque de Línea.- Es aquel que navega bajo un programa determinado y cíclico de escalas, operado por una empresa transportista que mantiene un servicio regular desde o hacia cualquier puerto ecuatoriano, entre otros puertos predeterminados.

13. Cabotaje.- Es el transporte de un puerto a otro puerto de mercancías dentro de un país.

14. Calado.- Es la profundidad sumergida de un buque en el agua.

15. Carga o Descarga.- Se define como tal el servicio de subida o bajada de la mercadería entre cualquier lugar en tierra o cualquier medio de transporte por agua, aéreo o terrestre o bien entre dos de ellos.

16. Cargas Desembarcadas.- Se consideran cargas desembarcadas las arribadas al puerto por vía marítima o fluvial y descargadas del buque con destino diferente al de trasbordo o de tránsito.

17. Cargas Embarcadas.- Se consideran cargas embarcadas las arribadas al puerto por vía terrestre, con destino diferente al de tránsito, para ser cargadas al buque.

18. Carga en Tránsito.- Carga manifestada como tal, procedente de países extranjeros con destino al exterior del país.

19. Carga en Traslado.- Se consideran cargas en traslado las que arriban al puerto por vía marítima o fluvial y son pasadas de un buque a otro o descargadas y cargadas sin abandonar el recinto portuario.

20. Consolidar y Desconsolidar.- Es la actividad de cargar o descargar mercaderías de un contenedor LCL o FCL, es decir de aquellos cuya carga procede de varios conocimientos de embarque consolidados en uno solo o más de un consignatario.

21. Cuadrilla.- Grupo de estibadores que en un puerto se ocupan en estibar la mercancía a bordo de un buque, así como también de su desembarque.

22. Despacho.- Cumplimiento de las formalidades aduaneras necesarias para importar y exportar las mercancías o someterlas a otros regímenes, operaciones o destinos aduaneros.

23. Dirección Regional de los Espacios Acuáticos de El Oro y Capitanía del Puerto de Puerto Bolívar (DIRGOR).- Es la Autoridad Marítima, cuyas funciones están determinadas en el Código de Policía Marítima.

24. Empresa de Servicios Complementarios (ESC).- Es la persona natural o jurídica privada que matriculada en la Autoridad Portuaria Nacional y autorizada por la APPB, desarrolla actividades complementarias o de apoyo tanto al buque como a la carga.
25. Estiba y Desestiba.- Es el proceso de acomodar la carga en un espacio del almacén, bodega, muelle o medio de transporte.
26. Exportador/Importador.- Se entiende como tal al propietario de la carga.
27. Fuerza Mayor.- Sin perjuicio de lo que señala el Código Civil, se define como fuerza mayor los fenómenos naturales, las limitaciones de calados tanto de muelles como en el canal de acceso, daños en la infraestructura y maquinarias del buque, conflictos bélicos, huelgas, paralizaciones, emergencias nacionales que impidan realizar los trabajos de carga y descarga, circunstancias estas que serán calificadas por el Departamento de Operaciones y que puedan causar daños a la integridad de la carga.
28. Llegada o Arribo a Muelle.- Se da esta denominación al momento en que un buque durante la maniobra de atraque al muelle designado haya asegurado la primera línea o tira de amarre, certificado por el Superintendente de Terminal.
29. Manipuleo.- Consiste en mover físicamente la mercadería o el equipamiento, de un lugar a otro en el puerto, sin cargarla o descargarla en vehículos, para la salida del recinto portuario.
30. Mercancía.- Toda carga que se transporta, que ha sido y/o va a ser transportada a bordo de un buque.
31. Mercancías Peligrosas.- Son las mercancías clasificadas como peligrosas bajo el Código IMDG con regulaciones respecto a su procedimiento de aceptación, empaque, estiba, almacenamiento, documentación y transporte, procedimientos establecidos por la Organización Marítima Internacional (OMI).
32. Muelle.- Infraestructura portuaria en la orilla de un río, lago, estero o rriar, especialmente dispuesto para las operaciones de carga y descarga y/o demás operaciones inherentes al buque.
33. Muelle Preferencial.- Es aquel al que tiene derecho de escala un buque, en la primera ocasión en que sea posible, por causas derivadas de la organización del puerto, su zonificación o especialización o de las características del buque o la carga, lo cual estará bajo la coordinación y responsabilidad del JOP, quien dispondrá la asignación de muelle.
34. Operación de Buque.- Consiste en el ejercicio de todas las actividades necesarias para la carga y/o descarga de mercaderías hacia o desde un buque, desde la llegada al muelle, hasta su partida.
35. Operador Portuario (OP).- Persona jurídica privada que presta servicios portuarios por delegación de una Autoridad Portuaria.

Los servicios se clasifican en:

- a) Servicios a los buques: Consiste en la gestión y ejecución de las actividades de ayuda a los buques para su acceso, estadía y salida de los puertos y zonas de aproximación y fondeo, que sean necesarias para una apropiada navegación y permanencia en los mismos;
- b) Servicios a la carga: Consiste en la gestión y operación del movimiento y almacenamiento de las cargas en las áreas portuarias y sus actividades conexas; y,
- c) Servicios complementarios: Consisten en la gestión de apoyo o complemento para los servicios portuarios a la carga o al buque y la escala de los buques.

Los OP se clasifican en los grupos siguientes:

- a) Operador Portuario de Carga (OPC);
- b) Operador Portuario de Buque (OPB); y,
- c) Empresas de Servicios Complementarios (ESC).

36. Partida o Zarpe del Muelle.- Se da esta denominación al momento en que un buque, durante la maniobra de desatraque, haya soltado la última tira de amarre del muelle, certificado por el Superintendente de Terminal.

37. Pesaje.- Es la actividad que se realiza a través de básculas para determinar el peso de la carga de exportación e importación, embarque y desembarque.

38. Punto de Espera.- En el caso de las mercaderías, es el lugar, dentro del puerto en el que la APPB o el concesionario establecen la ubicación y ordenación de la carga o del equipamiento, para su posterior movilización desde o hacia el buque, con la mayor eficiencia.

En los muelles públicos, la APPB, establecerá puntos de espera, que se denominarán "Zonas de Transferencia", para que se realicen las funciones antes descritas al servicio de los OP que no sean concesionarios de áreas portuarias o de aquellos que siéndolo, lo soliciten al Jefe de Operaciones Portuarias (JOP), para mayor eficiencia.

39. Recinto Portuario.- Conjunto de espacios terrestres y acuáticos cuya delimitación está dada por el CNMMP, en el que se enclavan las infraestructuras e instalaciones y facilidades del puerto. Incluirá, en todo caso, la línea exterior de los diques de abrigo y las zonas exteriores determinadas por las maniobras de acceso, atraque y virada, donde los diques de abrigo no existan o no fueren suficientes para las citadas maniobras.

40. Requerimientos Operacionales.- Son todos aquellos movimientos que deben realizar obligatoriamente los buques en los muelles para optimizar las facilidades que da el puerto para el movimiento de la carga a fin de lograr el mayor beneficio económico para la entidad.

Art. 3.- Responsabilidad por el Acatamiento y Cumplimiento de las Normas Vigentes: La APPB y todos los usuarios del puerto estarán obligados a cumplir estas normas, sus modificaciones y las complementarias, que sean dictadas por la autoridad competente, en el ámbito de sus atribuciones respectivas y de acuerdo al marco constitucional y legal en la materia.

Es responsabilidad de la Gerencia General de la APPB y de todos los usuarios del puerto, especialmente los capitanes de los buques, operadores portuarios y empresas de servicios complementarios, y todos los que hacen uso de las instalaciones portuarias, conocer y acatar las normas vigentes al momento de utilizar las instalaciones y equipamientos portuarios. Los agentes navieros serán los encargados de hacer conocer a los capitanes de buques y sus respectivos armadores, las citadas normas.

La solicitud de muelle, por parte del Agente Naviero, significará el acatamiento de las normas vigentes al momento del acto, sin perjuicio del ejercicio de los derechos que les pudieran corresponder de acuerdo a la Constitución y la ley.

El mismo acatamiento tácito significará el acto de introducir mercaderías, maquinarias o equipos al recinto portuario, para quienes sean propietarios, consignatarios, operadores, usuarios o transportistas de los mismos.

Todas las personas que realicen trabajos portuarios de cualquier índole, en forma transitoria, eventual o permanente, deberán estar respaldadas por un operador portuario o empresa de servicios complementarios, además deberá portar el documento emitido por la Autoridad Marítima o del Departamento de Operaciones, que justifique su permanencia en las instalaciones portuarias.



Art. 4.- Límites Geográficos para la Aplicación de las Normas sobre Operación Portuaria: La delimitación geográfica de la entidad portuaria de Puerto Bolívar, está comprendida desde la boya de mar, cuyas coordenadas son: Lat: 03 grados 55 grados Sur y Long.: 80 grados 01 grados. Oeste y sus canales de acceso, hacia el interior del estero Santa Rosa y hasta cualquier punto en donde se ubicaren en adelante instalaciones comerciales o industriales de carácter marítimo o portuario, así como las correspondientes áreas de maniobra, atraque y operación de buques y canales de acceso, considerando para todos los efectos, como recinto portuario de la autoridad portuaria. En esta zona será aplicable lo dispuesto en la normativa general portuaria nacional en vigor en lo que sea pertinente y la específica del puerto de Puerto Bolívar.

Art. 5.- Competencia y Funciones del Jefe de Operaciones Portuarias (JOP): El marco general de funciones y competencias de la Jefatura de Operaciones del Puerto y de su titular, está recogido en el correspondiente Manual de funciones aprobado por la APPB, por lo que específicamente para el logro de la mayor eficiencia le corresponderá entre otras:

- a) Coordinar todas las actividades relacionadas con la entrada, estadía y salida de los buques, zonificación y especialización de los muelles y tráfico portuario, para el logro de la mayor eficiencia y de requerirse según el caso, emitir las disposiciones que correspondan, previa aprobación del Gerente;
- b) Supervisar las obligaciones relativas a la actividad portuaria en concesiones, autorizaciones y permisos, informando al Gerente aquellas acciones u omisiones que constituyan obstáculos para la mayor eficiencia del puerto;
- c) Supervisar la asignación y cumplimiento de las tareas operativas, contemplados en el manual de funciones y las impartidas por la Gerencia así como el cumplimiento eficiente de las obligaciones de los terceros relacionados con la actividad operativa portuaria, dentro de la jurisdicción de APPB;
- d) Adoptar las medidas conducentes, para asegurar que las distintas operaciones portuarias sean llevadas a cabo, en todos sus aspectos, con la mayor eficacia y eficiencia posibles;
- e) Exigir el cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos en el Anexo II de este reglamento para obtener la autorización que emite la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar para laborar dentro del Terminal Marítimo;
- f) Coordinar con las autoridades pertinentes las condiciones de ejercicio de sus funciones, de forma que la utilización de sistemas, equipamiento u otras facilidades y el ejercicio de procedimiento en materias relativas a actividades públicas, como regulaciones sanitarias marítima, humana, animal y vegetal, migración, requisitos aduaneros, controles de la DIRGOR y cualquier otro órgano, organismo u organización conexos a las actividades portuarias, para que no se produzcan retrasos en las operaciones portuarias.

Esta coordinación se incluirá cuantas veces sea necesaria, para hacer más eficientes los procedimientos para promover el desarrollo de sistemas de intercambio de información, el establecimiento de horarios de trabajo y otras cuestiones inherentes a la actividad portuaria.

Las directivas necesarias a emitir, y que afecten a entidades públicas, deberán ser conocidas por el Gerente General para su estudio y aprobación. El Jefe de Operaciones Portuarias (JOP) podrá por sí o a solicitud de los usuarios y previo informe de su oficina, hacer conocer al Gerente propuestas para la realización de cambios que puedan mejorar la eficiencia de la operación portuaria o de áreas portuarias de almacenamiento y de tráfico; y,

g) En ausencia del JOP le corresponde asumir las funciones a Control de Operaciones y Estadísticas y/o Superintendentes de Terminal.

Art. 6.- Relaciones del Jefe de Operaciones Portuarias con otros Organismos del Estado: El JOP se relacionará con los órganos y organismos del Estado con jurisdicción en el puerto, en el ámbito operativo para las coordinaciones necesarias inherentes al área operativa.

Estos organismos designarán funcionarios con rango y capacidad de decisión propia delegada para

su relación con el JOP de APPB al nivel antes especificado. Los distintos organismos del Estado implicados, colaborarán en la mayor eficiencia de las operaciones portuarias y adoptarán, en todo lo necesario, las modificaciones pertinentes de sus procedimientos en lo que afecten a las mismas para, sin menoscabo del cumplimiento de sus cometidos y el ejercicio de sus competencias, obtener la mayor eficiencia del puerto, teniendo especial cuidado de no interferir en la ejecución, dirección y supervisión de las operaciones portuarias.

El JOP coordinará con la DIRGOR todas las cuestiones relacionadas con la Policía Marítima, en la entrada/salida/estadía de los buques en la jurisdicción portuaria. También coordinará, con el Area de Protección, todas las autorizaciones emitidas por el Departamento de Operaciones, para el control de entrada y salida de personas, equipamiento, máquinas, y mercaderías.

Asimismo elaborará con la participación de las agencias navieras, la planificación semanal de muelle considerando la información proporcionada por los agentes navieros por escrito.

Corresponde al JOP emitir normas referentes al momento, lugar y condiciones bajo las cuales se lleven a cabo las acciones conexas a la operación, como inspecciones, tomas de muestras, pesaje e intercambio de información.

El JOP se reunirá con los funcionarios respectivos y con los operadores portuarios y usuarios, para mantener actualizado las políticas emitidas por los organismos rectores y con esto obtener mayor eficiencia y menor costo de las operaciones.

Art. 7.- Relaciones del Jefe de Operaciones Portuarias con las Personas de Organismos Privados: Las personas de derecho privado actuantes en el puerto, podrán dirigirse en forma directa al JOP para tratar temas relacionados a la ejecución de asuntos de operación del Terminal Marítimo y en forma recíproca el JOP responderá dichas inquietudes; y, otros requerimientos que no son de su facultad serán planteadas al Gerente General de la Autoridad Portuaria, quien resolverá de acuerdo a su competencia, y a los criterios y sugerencias emitidas por el JOP.

TITULO II LAS OPERACIONES PORTUARIAS

CAPITULO I Normas de Carácter General

Art. 8.- Documentos y Plazos de Presentación: Toda la documentación indicada más adelante, será presentada a la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar en idioma castellano y en forma clara. Se exceptúan los conocimientos de embarque que podrán ser presentados en idioma castellano o en inglés.

La Agencia Naviera que solicite la prestación de los servicios a los buques, deberán presentar obligatoriamente a la Autoridad Portuaria, la siguiente información:

1. Solicitud de entrada de buque con 48 horas antes del arribo a la boya de mar, excepto los buques cuyo último puerto sea panameño, colombiano o peruano.
2. Pago previo de las tarifas a la carga antes de la programación semanal de buques.
3. Manifiesto general de carga:

Para importación: 24 horas antes del inicio de las operaciones de descarga de la mercadería.

Para exportación: 48 horas después del zarpe del buque.

4. Conocimientos de embarque:

Para importación: 24 horas antes del inicio de las operaciones.



Para exportación: 48 horas después del zarpe del buque.

5. Documentos de exportación exigibles a la fecha del embarque: al inicio de las operaciones.
6. Plano de estiba de la carga de importación por escotilla o bodega del buque: 24 horas antes del inicio de las operaciones de descarga de las mercancías los mismos que deben ser entregados al Departamento de Operaciones.
7. Aviso de zarpe: deberá ser presentado por la Agencia Naviera mínimo 2 horas antes del mismo.
8. Certificado de zarpe sellado y firmado por la DIRGOR, al despacho del buque.
9. Manifiesto y/o lista de carga peligrosa: 72 horas antes del arribo. Debe ser entregada en el Departamento de Operaciones, para su respectiva distribución interna.
10. Certificado internacional de arqueo y características del buque, 48 horas después del zarpe.
11. Manifiesto de carga en trasbordo o en tránsito, previo a las operaciones de descarga: 12 horas antes de las operaciones.
12. Lista y/o manifiesto detallado de contenedores comprendidos en la operación a planificar: 24 horas antes de las operaciones.

Art. 9.- Permanencia y Movilización de Buques: Todo buque que permanezca en la jurisdicción de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, deberá cumplir con lo establecido en las leyes marítimas correspondientes, debiendo además, observar lo siguiente:

1. La autoridad marítima podrá ordenar, en caso de siniestro o emergencia en el recinto portuario, que los buques y sus respectivas tripulaciones, sean puestas a su disposición para los fines específicos.
2. La APPB podrá rechazar cualquier carga que por su contenido pudiese considerarse de riesgo para el recinto portuario.
3. Los únicos responsables por la seguridad del buque, mientras ésta se encuentre en la jurisdicción de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar son el Armador o Agente Naviero y el Capitán del buque.
4. Cuando el Capitán del buque o persona encargada no estuviere a bordo o se negare a cumplir las instrucciones dadas por APPB esta utilizará los medios que fueren necesarios para tal fin, correspondiendo al Armador, Capitán o Agente Naviero cubrir los gastos que se causaren.
5. Los buques que se encuentren dentro de la jurisdicción de APPB deberán mantenerse operativas, con la energía suficiente y la dotación indispensable a bordo, para poder moverse por sus propios medios al recibir el aviso de hacerlo, estando el Capitán del buque obligado a cumplir tal disposición. A excepción de los casos generados por fuerza mayor.
6. Las tripulaciones de los buques que se encuentren dentro de la jurisdicción de APPB, no podrán realizar trabajos de mantenimiento o pintura de los cascos y superestructuras de estas. Para dichos trabajos, deberán hacerlo a través de una ESC debidamente autorizada, los cuales serán supervisados por el Area de Protección y autorizados por el Jefe del Departamento de Operaciones.
7. Los buques que se encuentren dentro de la jurisdicción de APPB, no podrán achicar los tanques de lastre, así como no podrán mantener válvulas de descarga de agua de mar, abiertas.
8. Los daños causados por los buques a los muelles serán de responsabilidad del amador o sus agentes; APPB establecerá el monto de los daños y comunicará a la DIRGOR, para las acciones correspondientes. En caso de que el buque tuviere que abandonar el puerto, deberá presentar una garantía por el monto al que ascienden los daños determinados por APPB, a nombre de APPB y de cobro inmediato que asegure el cumplimiento de las obligaciones que se deriven de tales hechos sin ninguna clase de condicionamiento para dicha presentación.
9. De igual manera APPB podrá solicitar al Capitán del Puerto se niegue el zarpe de un buque que no haya cubierto el pago de las tarifas portuarias, multas o indemnizaciones por daños y perjuicios a que estén obligados, incluyéndose en estas últimas la contaminación marina producida por pintura, desechos de sentina, basura y otros medios contaminantes, los montos de las garantías serán establecidos por APPB de acuerdo a los daños causados.
10. El Jefe del Departamento de Operaciones está facultado para ordenar la movilización de un buque que se encuentre en el muelle, fondeaderos u otros lugares dentro de la jurisdicción de la APPB, en los siguientes casos:



- a) Emergencias;
- b) Cuando la entidad lo haya solicitado, por requerimientos operacionales; y,
- c) Cuando el buque haya dejado de realizar operaciones por más de dos horas y existe otro buque con carga y en espera de muelle, será sancionado de acuerdo a la infracción cometida.

Los gastos que ocasionen los movimientos indicados en los literales a) y b) estarán a cargo de APPB. En el caso del literal c), será por cuenta del buque a la que se le ordenó la movilización.

CAPITULO II

Normas Relativas a la Entrada, Salida y Estadía de los Buques en el Puerto

Art. 10.- Normas de Carácter General: Todos los prácticos y capitanes al mando de buques deben cumplir las regulaciones internacionales para prevención de colisiones y polución en el mar, excepto en lo que se opongan a las normas particulares establecidas en el presente reglamento, las dictadas por la APPB y la Subsecretaría de Puertos y la DIRNEA en el ejercicio de su competencia.

Los prácticos deben conocer y cumplir con las normas emitidas por la Subsecretaría de Puertos y la DIRNEA y la Administración Portuaria, para el movimiento de buques dentro de la jurisdicción de APPB y cumplir en todo momento lo dispuesto en el Reglamento para el servicio de practicaje marítimo y fluvial en los puertos y terminales de la República.

A fin de mantener la capacidad de tráfico de los puertos y las facilidades para la navegación de la Subsecretaría de Puertos y la DIRNEA de oficio o a solicitud de APPB deberá adoptar las medidas pertinentes para retirar del recinto portuario y zonas de influencia si correspondiere, los buques embargados así como aquellos cuyos propietarios o armadores no posean agentes, representantes o consignatarios legales en la República.

Sólo las personas jurídicas que estén calificadas por la Subsecretaría de Puertos como OPB, OPC y ESC, previa autorización de APPB, podrán prestar servicios dentro de su jurisdicción. Cualquier otra persona, sea esta natural o jurídica, que carezca de estas calificaciones no podrá prestar ningún servicio relativo a los OP; si es sorprendido contraviniendo esta disposición, será sancionado conforme al presente reglamento, recayendo sobre ella la negación de acceso al puerto.

Salvo especificación en contrario, la violación de las normas contenidas en este artículo será juzgada como infracción grave y su reincidencia como muy grave, resultando en la denegación de acceso al puerto a la persona o personas naturales o jurídicas, causantes o responsables de la infracción.

Art. 11.- Estación de Control Portuario: Existirá una estación de control portuario cuya función básica será la de establecer comunicación entre la Agencia Naviera, Prácticos y la Superintendencia de Terminales, para el arribo, maniobras internas y zarpe de los buques que requieran el servicio de practicaje.

El procedimiento será el siguiente: Previamente al inicio de la maniobra, el buque se comunicará por radio VHF, canal 16, canal de llamada, con la estación de control portuario, para solicitar la autorización de ingreso al canal de navegación y la toma del Práctico. El Práctico designado para la operación coordinará con el Superintendente de Terminal de turno, que están autorizados a ingresar al canal de navegación y ejecutará la maniobra autorizada.

Para la maniobra de atraque a muelle, el buque debe estar previamente planificado.

Las maniobras se realizarán utilizando la comunicación a través de canal 9 y en caso de maniobras simultáneas el Práctico determinará el canal a utilizarse.

Art. 12.- Aviso de Llegada a la Boya de Mar: El Superintendente de Terminal de turno de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar tiene la obligación de informar a los capitanes de los buques,



que están autorizados a ingresar al canal de navegación y tomar el Práctico en el área que se les asigne, siempre y cuando la Agencia Naviera respectiva haya presentado la solicitud de entrada de buques, en el plazo exigido."

Los prácticos abordarán el buque que va a ingresar al canal en el área de la boya de mar y en la navegación de salida del canal, el desembarque del Práctico se realizará en esta área.

Las agencias navieras comunicarán en la solicitud de entrada, el nombre de la compañía de prácticos contratada, al JOP. Ningún Práctico podrá embarcarse si su designación no ha sido puesta en conocimiento del funcionario antes indicado. De igual forma, la Agencia Naviera comunicará el cambio de designación del Práctico.

Art. 13.- Fondeo: Corresponde a la APPB, el control del cumplimiento de las normas y regulaciones relativas a la seguridad en el anclaje y fondeo de buques y áreas de cuarentena, en los recintos portuarios y sus zonas de influencia.

Todos los buques deberán fondear en las zonas destinadas a este fin en el área de jurisdicción del puerto, excepto casos especiales de buques en cuarentena esperando inspección de los oficiales de sanidad nacional y aquellos a los cuales se les otorgue un permiso especial para anclar en otras partes por motivos excepcionales, el cual será determinado por el JOP o el Superintendente de Terminal de Turno.

Para fondear buques en cualquier otro lugar y realizar maniobras de combustible, se deberá tener la autorización escrita del Capitán del Puerto, en la que indicará el lugar, fecha y buques que entregarán el combustible, así como las condiciones de seguridad y preservación del medio ambiente en que se hará la carga de combustible.

El buque que se encuentre en el área de fondeo y necesite abastecerse de combustible, deberá solicitar autorización al Departamento de Operaciones de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, para que simultáneamente, al abarloado entre buque y tanquero, se proceda al confinamiento de los buques, en el caso de derrames de combustible, de acuerdo con lo dispuesto en el PLAN DE CONTINGENCIA.

La omisión a lo establecido en el párrafo precedente se considerará como infracción grave.

Art. 14.- Requerimientos y Normas para el Uso de Prácticos: Las compañías de prácticos, deben regirse por el Reglamento de Servicios Portuarios y por el Reglamento de Practicaje vigentes.

La empresa privada está autorizada para proveer el servicio de practicaje de Puerto Bolívar; las agencias navieras y la APPB, deben contratar a los operadores portuarios de buque calificados para dar este servicio durante el movimiento de buques en el canal Santa Rosa así como las maniobras de atraque, desatraque, cambio de banda, fondeo, corrimiento de muelle, cambio de muelle o cualquier otra maniobra que sea calificada por la APPB como de practicaje obligatorio.

Para las maniobras de los buques, los prácticos deberán presentarse a trabajar a bordo del respectivo buque por lo menos con un mínimo 30 minutos de anticipación sobre la hora programada por el Departamento de Operaciones de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar. Cualquier cambio sea de ETA o ETD será comunicado a la estación de control portuario quien a su vez informará a los prácticos sobre estos cambios.

La navegación en el canal Santa Rosa deberá realizarse durante las 24 horas, con limitaciones de calado no mayor de 10.50 metros.

Los prácticos para realizar su trabajo deberán abordar el buque en perfectas condiciones físicas; el Capitán del buque, deberá impedir el acceso al trabajo del Práctico que no cumpla con esta condición, debiendo reportar este hecho, inmediatamente, a la DIRGOR y al Jefe de Operaciones de

la APPB a través de la respectiva agencia naviera.

Si un Práctico realiza cuatro maniobras en un período de 24 horas, debe descansar obligatoriamente por un período de 8 horas, antes de volver a realizar cualquier maniobra.

El Operador Portuario de Buque que preste el servicio de Practicaje, después de finalizada la misma, presentará la papeleta de maniobras al Superintendente de Terminal en turno de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, caso contrario deberá someterse a las sanciones previstas calificadas como leves.

Las compañías de practicaje se ajustarán a los requisitos mínimos que se anexan en este reglamento.

Art. 15.- Acceso de Buques al Puerto: El acceso al puerto se realizará a través del canal señalado en las cartas náuticas para este efecto. Una vez que se autorice la entrada de un buque al canal de acceso y comience la maniobra, los buques deberán cumplir estrictamente con las regulaciones de seguridad para el tráfico por el canal de acceso y las complementarias o aclaratorias que se dicten en el futuro por parte de la DIRGOR y la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.

Art. 16.- Regulaciones de Seguridad para el Tráfico por el Canal de Acceso: Durante la navegación, los prácticos deberán cumplir con las disposiciones indicadas en el Reglamento Internacional para prevenir choques y abordajes en la mar.

Cuando dos buques navegan de vuelta encontrada y se encuentren próximas a la boya roja, tendrá preferencia de paso el buque que salga del puerto.

Si un buque alcanza a otro, deberá hacerlo únicamente, previa comunicación por radio, con aceptación expresa del Práctico del buque alcanzado, tras anotación en la bitácora.

El alcance se hará solamente por la banda de babor del buque alcanzado, debiendo esta última disminuir la velocidad y maniobrar para permitir el paso del primero.

La velocidad de un buque en el canal será moderado, no debiendo exceder de 12 nudos, especialmente cuando el buque tenga un calado superior a 8.5 mts (28 pies).

Los prácticos reportarán obligatoriamente al Departamento de Operaciones de la APPB, a la DIRGOR y a la Estación de Control Portuario, las novedades encontradas en el canal y que tengan referencia con las boyas y ayudas a la navegación, de acuerdo al Capítulo IV, Art. 31, literal 1) del Reglamento del Servicio de Practicaje Marítimo y Fluvial.

El buque que vaya a realizar maniobras frente a los terminales marítimos de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar deberá comunicarse con la Superintendencia de Terminal y obtener la autorización correspondiente.

Art. 17.- Requerimientos para el Uso de Lanchas: Para prestar el servicio de practicaje, los OPB deben reunir los requisitos mínimos de seguridad y características establecidas en el Código de Policía Marítimo o los que determine la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, este servicio será contratado por el Armador o Agente Naviero y deberá constar en el aviso de entrada el OPB que brindará el servicio de lanchas. No se podrán utilizar lanchas que no estén autorizadas por la APPB para llevar personas a bordo de los buques.

El Operador Portuario de Buque, que brinde el servicio de lancha debe poseer como mínimo una lancha con las siguientes características:

- a) Debe tener 10 metros de eslora y 2 metros de manga;
- b) Debe tener dos motores fuera de borda entre 110 a 145 HP;



- c) Debe tener una tripulación de tres hombres por turno, de nacionalidad ecuatoriana: esto es un Timonel o Maquinista, un Proel y un Marinero;
- d) Debe contar con luces de navegación, luces de bengala, equipos de comunicación; y,
- e) Debe contar con boyas y chalecos salvavidas.

Art. 18.- Pequeñas Embarcaciones: No se permitirá la maniobra de barcos recreativos o pequeñas embarcaciones en el área de operación portuaria, debiendo mantenerse alejados de buques fondeados o en movimiento, siendo responsabilidad del OPIP coordinar con la DIRGOR para realizar este control.

Se exceptúan de lo anterior las embarcaciones autorizadas a prestar servicios específicos a los buques en el puerto y las excepcionalmente autorizadas para entrar al recinto portuario. En todo caso estas embarcaciones deberán extremar las precauciones en su maniobra y no obstaculizar la de los buques de mayor tamaño.

Art. 19.- Requerimientos para el Uso de Remolcadores: Las normas operativas referentes a los requerimientos para el uso de remolcadores en el puerto de Puerto Bolívar, son de competencia del OPB y de la APPB.

Siempre que no se ponga en peligro la seguridad de los buques y de terceras personas o instalaciones, la exigencia, en cuanto al uso de remolcadores, se adecuará a la normativa vigente y a prácticas que contemplen el menor uso de recursos y la mayor agilidad en el acceso o salida al puerto.

Los remolcadores que operen en el puerto de Puerto Bolívar deben tener tripulación ecuatoriana y de preferencia bandera nacional, así como la respectiva autorización de la autoridad marítima.

Los remolcadores que operen en Puerto Bolívar deberán cumplir con los siguientes requisitos técnicos generales:

- a) Cada remolcador deberá tener dos motores de propulsión y dos hélices;
- b) Cada remolcador debe tener controles en el puente de gobierno;
- c) Cada remolcador debe contar con un sistema operativo de control de incendios, cañones de agua y ganchos de escape;
- d) Cada OPB autorizado por la APPB para prestar servicios de remolcadores, deberá tener por lo menos un remolcador con dos máquinas mínimo de 600 HP cada una para las maniobras indicadas en los literales c) y d) del artículo 20;
- e) Cada remolcador debe contar con un sistema de defensas en proa y las bandas previamente aprobado por la APPB;
- f) El nombre y número de matrícula de cada remolcador deben estar pintados en los lugares reglamentarios;
- g) Cumplir con los sistemas de señalización reglamentarios y además colocar avisos visibles hasta una distancia de 50 metros con el siguiente texto:
"PROHIBIDO ARROJAR BASURA Y MATERIALES CONTAMINANTES AL AGUA";
- h) Cada remolcador debe mantener un sistema de comunicación permanente y totalmente operativo, y además deberá contar con un sistema de comunicación alterno (radio portátil VHF y comunicación celular), acorde con el servicio que presta;
- i) Un sistema de grabación de voz para el dialogo buque-remolcador que será utilizado mientras dure la maniobra, el cual servirá de prueba en caso de siniestros;
- j) La dotación debe cumplir con los requisitos mínimos de seguridad industrial durante las maniobras, lo que será controlado por el Superintendente de Terminal de turno y en caso de incumplimiento, se aplicará la sanción correspondiente tipificada en el régimen sancionador de este reglamento; y,
- k) Presentar el certificado de Bollard Pulí de cada unidad de remolque.

Art. 20.- De los Servicios de los Remolcadores:



- a) El servicio de remolcadores en el Puerto de Puerto Bolívar es de competencia de las empresas privadas. El Armador del buque, su agente o representante deben elegir al OPB que deseen, para recibir la prestación de este servicio, siempre y cuando se encuentren disponibles;
- b) Los buques de menos de 3.000 TRB no necesitarán utilizar remolcador, únicamente a petición del Capitán al mando o requerimiento expreso del Práctico, por especiales condiciones meteorológicas o de navegación; exceptuándose a los buques tanqueros, que obligatoriamente deben utilizar este servicio;
- c) Los buques entre 3.000 y 10.000 TRB deberán utilizar por lo menos un remolcador;
- d) Los buques con o más de 10.000 TRB, deberán usar dos remolcadores, salvo que tengan y usen facilidades para la maniobra de aproximación al muelle (Bow/Aft Thruster), los mismos que por lo menos deberán utilizar un remolcador;
- e) Para maniobras de alto riesgo como son: atraques en el muelle de espigón con corriente en sentido hacia el muelle que se quiere atracar, el Práctico en coordinación con el Superintendente de Terminal tienen la potestad de utilizar más de dos remolcadores cuando los primeros convocados manifiesten esta necesidad a fin de minimizar riesgos;
- f) Al inicio del servicio, el remolcador se situará "a la espera" junto al costado del buque y se comunicará con este por el canal de maniobra (09), advirtiendo que está disponible para el comienzo de la maniobra.

El Práctico anotará esta circunstancia y hora en la bitácora y podrá dar las órdenes oportunas. A partir de este momento, estos operarán bajo el mando directo del Práctico que realiza la maniobra;

Igualmente el remolcador no podrá retirarse del costado del buque o de la situación "a la espera", hasta recibir la orden del Práctico, posterior a la anotación correspondiente;

- g) Las horas, de entrada en servicio y de finalización del mismo, serán confirmadas por radio entre el Práctico y el Capitán del remolcador. El Práctico debe solicitar los remolcadores una vez que se encuentre a bordo del buque;
- h) El Operador Portuario de Buque que haya prestado el servicio tiene la obligación de entregar al Superintendente de Terminal de turno la papeleta de servicio de remolque inmediatamente después de terminar la maniobra, caso contrario se sancionará como una infracción leve;
- i) El servicio de remolque es un servicio auxiliar de la maniobra del buque y, como tal, debe obedecer las órdenes recibidas del Práctico. En caso de producirse un siniestro durante la maniobra, el Patrón o Capitán del remolcador y el Práctico serán presuntos responsables por los daños y perjuicios producidos, lo que será establecido en las investigaciones pertinentes;
- j) La utilización del servicio de remolque es obligatorio;
- k) En caso de detectarse un retraso superior a 15 minutos en la presentación del remolcador para prestar el servicio, el Práctico lo hará constar en la bitácora y quedará en libertad de solicitar otro remolcador, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar, así mismo, si el remolcador está en el "sitio de espera" por más de 15 minutos sin trabajar, pasará el informe para la respectiva facturación; y como consecuencia del reporte del Práctico, el Jefe de Operaciones Portuarias y/o el Capitán de Puerto ordenarán respectivamente las investigaciones e impondrán la sanción correspondiente;
- l) Las maniobras de corrimiento de muelle, en el muelle marginal, se podrán realizar sin remolcadores; y,
- m) Las maniobras de cambio de banda, se deben considerar como una sola maniobra.

Art. 21.- Avisos para la Planificación de las Operaciones Portuarias: Los capitanes, los agentes navieros, representantes de los armadores, proporcionarán a la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, toda la información concerniente a sus representados, con el propósito de planificar las operaciones y el tráfico marítimo portuario, incluyendo lo siguiente:

- a) Programas semestrales de las líneas navieras, que regularmente operan en el puerto;
- b) Preaviso de 5 días, con actualizaciones de hasta 48 y 24 horas del tiempo estimado de llegada (ETA) y del tiempo estimado de salida (ETD).

En la actualización a las 48 horas deberá constar el "Manifiesto de Carga a Desembarcar"



incluyendo, en lo que corresponda, el manifiesto de cargas peligrosas y refrigeradas, lista de contenedores especiales y plan de estiba de los contenedores a ser desembarcados, que ingresarán a la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar; lista de carga general, carga al granel, piezas pesadas o que sobresalen del contorno del buque;

c) Antes de las 24 horas previas a la llegada del buque, debe estar completa la información referente al buque y, en especial la relativa a la carga a embarcar así como instrucciones de las líneas de transporte marítimo respecto a la estiba, lista de reserva de contenedores y secuencia de carga.

El manifiesto, al igual que cualquier otra información, debe transmitirse lo antes posible, vía Internet, fax u otros sistemas electrónicos, que pueda ser recibido por la Administración Portuaria. El incumplimiento de estos procedimientos de preplanificación significará la pérdida de prioridad de atraque, de acuerdo a lo previsto en el reglamento correspondiente; y,

d) Cuando en el "Manifiesto de carga a desembarcar" estén incluidas cargas peligrosas deberán presentar en "Anexo descriptivo de el o de los productos" (IMDG Dangerous Goods Declarations), para que los responsables del área de Protección, puedan tener el conocimiento anticipado de la acción a tomar en caso de un siniestro al desembarque.

Art. 22.- Asignación de Muelle:

1. A efectos de ordenación del tráfico portuario y de la obtención del muelle, los agentes deberán efectuar las gestiones definitivas para la asignación de muelle, con 24 horas de anticipación a la llegada del mismo.

2. La solicitud de muelle para el buque, deberá indicar el muelle de preferencia. Una vez hecha la solicitud de muelle para un buque, el JOP realizará la programación pertinente, de acuerdo a lo establecido en el reglamento y siguiendo en su caso las directivas de APPB. Esta programación será presentada a los agentes navieros, quienes deben estar acreditados como tales, esto es portar su matrícula emitida por la DIRGOR, sino estuviere acreditado no podrá presentarse a observar la planificación de muelles en el Departamento de Operaciones.

3. La planificación de muelles, será observada con exactitud por los representantes de cada agencia naviera, debiendo firmar el registro de asistencia y programación, mediante el cual se compromete a cumplir lo planificado, excepto en casos de fuerza mayor debidamente justificados al Jefe de Operaciones; la inasistencia a estas reuniones no justifica el desacuerdo y no aceptación de la programación antes indicada.

4. El orden de asignación de muelle estará en concordancia con la cantidad de carga a embarcar/desembarcar, calados, tipo de carga, frecuencia de la línea naviera, y otros aspectos a ser analizados por el JOP, quien determinará la asignación de muelle.

5. Los buques mantendrán su orden de arribo, para efectos de planificación de muelle, solamente por 48 horas. Transcurrido este tiempo, la agencia naviera deberá presentar una nueva solicitud cambiando la fecha-hora de solicitud de muelle. Se exceptúan de esta disposición los buques que han sido previamente planificadas por la APPB y que por motivos operacionales hubieren tenido que esperar muelle por más de 48 horas.

6. Aquellos buques que hayan solicitado para su operación 12 horas o menos incluyendo las maniobras de atraque y desatraque, tendrán preferencia sobre otras cuyo tiempo de operación sea mayor de 24 horas. Quienes hayan solicitado esta preferencia no tendrán derecho a solicitar extensión de permanencia en muelle.

7. Si por fuerza mayor, daños a la maquinaria, a las plumas o grúas, o falta de carga, el buque se ve impedido de continuar con las operaciones planificadas, el buque deberá salir a fondeadero, con costo a cargo de la agencia, siempre y cuando exista otro buque esperando muelle.

8. Dentro de la planificación no se incluirá a ningún buque sin el pleno consenso de las agencias involucradas y de igual manera para quienes solicitan extensiones o reducción de permanencia en el muelle, siempre y cuando esté presente, caso contrario, solo se aceptarán cambios cuando se presente la solicitud correspondiente en el formato dado por el Departamento de Operaciones.

9. Si por motivos de lluvia se paralizan las operaciones de carga-descarga para proteger la integridad de la carga, las horas de exceso en relación con las programadas, no serán consideradas para



aplicación de multas, pudiendo ser recuperada esas horas al término del fenómeno natural lo que será determinado por el Superintendente de Terminal, siempre y cuando ese buque haya estado trabajando, caso contrario no se considerara esas horas.

10. El buque bananero que por cualquier circunstancia no disponga de fruta lista para el embarque, deberá salir a fondeadero a fin de permitir la entrada de cualquier otro buque que pueda realizar sus labores, durante el tiempo que la primera se encuentre fuera de muelle. Los costos que demanden estos movimientos serán por cuenta de la Agencia Naviera del buque bananero que sale del muelle.

11. Cuando un buque deba salir del muelle y dirigirse a fondeadero por requerimientos operacionales de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, aunque se encuentre dentro de su tiempo de permanencia solicitado, su regreso a muelle para terminar sus operaciones, tendrá prioridad sobre cualquier otro buque. Cuando por requerimientos operacionales, la APPB debe cubrir los costos por fondeadero, siempre y cuando, ese buque mantenga una rata de eficiencia de 10.000 cajas por hora/buque.

12. Si a un buque, que se le asignara un muelle para sus operaciones y al arribar debe fondear, porque el buque que se encontraba en ese muelle ha retrasado sus operaciones, no se facturará el tiempo de permanencia en el fondeadero.

13. Los buques portacontenedores que carguen banano en un 70% de su capacidad en contenedores refrigerados, serán consideradas como buques cargueros.

14. En la planificación de asignación de muelles los Agentes de los buques deberán informar previamente la necesidad para el reabastecimiento de combustible, en cumplimiento a lo dispuesto en el plan local de contingencias.

15. Todo buque que haya solicitado muelle por 72 horas o más y que haya sobrepasado las 36 horas de trabajo, estará sujeto a salir a cuarentena por conveniencias operacionales de APPB, cediendo el muelle a buques que requieran operar hasta por doce horas incluyendo atraque y desatraque. El buque que por esta decisión espere en cuarentena, tendrá la primera opción para entrar a muelle una vez transcurridas las doce horas.

16. La falta de veracidad en el número de cajas de banano que se exportan y que consta en la solicitud de entrada de los buques y en la programación semanal de los muelles, con la finalidad de permanecer el mayor tiempo en los atracaderos; será motivo de sanción por parte de la máxima autoridad de la entidad (infracción muy grave).

17. Un buque que haya incumplido la programación, no podrá desplazar a otro que haya arribado según lo previsto, aún en el caso de que el buque transporte cargas percederas.

18. La APPB de acuerdo a las necesidades operativas del Puerto, asignará el muelle para los casos de los buques que embarquen o desembarquen mercadería general, buques portacontenedores y buques que descargan carga al granel o bobinas, en todo caso ninguno de estos buques permanecerá en espera de muelle por más de 24 horas.

19. El orden de atraque y desatraque de las buques en sus respectivos muelles, será dispuesto por el JOP; basado en la programación realizada por las agencias navieras previa solicitud señalada en este artículo.

20. Las agencias navieras deberán solicitar la replanificación de su buque, con un mínimo de anticipación de 12 horas y solo lo podrán realizar los buques que han sido planificados. Las programaciones de muelles oficiales se efectuarán los días martes a las 10:30 en el Departamento de Operaciones.

21. No se dará preferencia a ningún buque que no haya sido previamente planificado, e ingresará a los muelles cuando exista disponibilidad de estos.

22. Tendrán preferencia todos los buques bananeros en los muelles 1, 2 y 3 en relación con buques de otras cargas.

23. Tendrán preferencia en el muelle número 4 los buques Full Container o buques de otras cargas que no sean banano.

24. Tendrán preferencia los buques regulares (Itinerarios Fijos de Arribo, Operación y Zarpe).

CAPITULO III

Estadía del Buque en el Area Portuaria

Art. 23.- Movimiento de Buques: Los buques abarloados a otros buques que estén atracados en muelles o en áreas de fondeadero, con el propósito de entregar o tomar carga o dar suministros, deberán movilizarse a requerimiento del JOP, temporalmente a otro sector, en el caso que estén

bloqueando el ingreso o salida de un buque durante las maniobras de atraque y desatraque o fondeo.

De la misma manera, se podrá ordenar el movimiento de un buque a lo largo de un muelle, para permitir el trabajo simultáneo de otro barco.

El costo de estos movimientos ordenados por el JOP, será por cuenta del buque que solicitó dicha maniobra.

Art. 24.- Amarre de Buques: Para amarrar un buque al muelle deberán utilizarse las facilidades destinadas a ello, como bitas, cornamusas, cadenas, etc., que el buque utilizará de acuerdo a su tamaño y a la disponibilidad de las mismas. En caso de que el Capitán del buque juzgue que las facilidades otorgadas no son suficientes para garantizar la seguridad del buque o de la maniobra de atraque deberá presentar el acta de protesta, inmediatamente después de determinar cualquier novedad ante el JOP, la misma que podrá ser entregada en un plazo de 24 horas por el agente naviero, con la fecha del incidente y la firma del Capitán del buque.

El acta de protesta no eximirá al Capitán del buque de su responsabilidad en asegurar el buque, de acuerdo con las condiciones meteorológicas y de marea. La instalación de cabos, cables, etc., que pueda perjudicar la correcta maniobra de otros buques, sólo será permitido con autorización expresa del JOP. Estos elementos deberán ser vigilados constantemente y retirados de inmediato cuando dificulten la maniobra de los buques ordenado por parte del Superintendente de Terminal en turno.

El costo de retirar estos elementos, será cancelado por quienes solicitaron su instalación, incluso si fuere necesario para ello el uso de remolcadores o lanchas.

Los buques amarrados a boyas, duques de alba u otras facilidades de fondeo y servicios, proveerán conexiones sólidas y seguras con ellas, las mismas que deberán permanecer iluminadas o señalizadas durante la noche. Estas conexiones deberán efectuarse de manera que no representen peligro u obstáculo para el tráfico. Igualmente deben estar aseguradas de manera que no puedan ser movidas.

Art. 25.- Precauciones de Buques en el Muelle: Los buques atracados en muelle deben permanecer ubicados de acuerdo con lo establecido en el artículo 22 del presente reglamento.

Si se determinase el amarre de buques abarloados a otros, el buque que esté al costado del primero deberá suministrar defensas suficientes.

Si un buque desea permanecer amarrado o fondeado sin operar, el Agente solicitará con anticipación un permiso especial al JOP y a la DIRGOR, indicando la ubicación exacta, el número de tripulantes que permanecerán a bordo y otros requerimientos que sean necesarios a juicio de las autoridades.

La tripulación, los trabajadores en general y los buques amarrados a muelle deberán utilizar los instrumentos de seguridad y protección del medio ambiente, que sea necesario a juicio de la Autoridad Portuaria. El incumplimiento de este requisito habilitará al JOP para ordenar la salida del buque del recinto portuario.

El incumplimiento de las normas referentes al inciso anterior, será considerado como infracción muy grave; siendo responsable solidario el agente o representante legal del buque.

Art. 26.- Uso de Hélices y Propulsores Adicionales: El uso de hélices y/o propulsores adicionales o especiales estará permitido solamente en aquellos muelles en que se autorice expresamente y de manera tal, que ni las personas ni cualquier artefacto flotante, sean puestos en peligro por su accionamiento.

Los buques que atraquen o desatraquen con estas facilidades, deben utilizarlas con la precaución de



no dañar o poner en peligro la infraestructura de los muelles y de los buques próximos, siendo responsables por los daños que ocasionaren el uso de estos elementos.

A los buques amarrados sólo se les permitirá el giro de hélices a bajas revoluciones y previa autorización del JOP.

Cuando el buque esté abarloado a un buque tanque y colocadas las barreras de confinamiento para control de derrames de hidrocarburos, se deberán inmovilizar las hélices hasta la remoción de las barreras.

Los buques que tengan propulsores adicionales deberán indicarlo con los símbolos internacionales a cada lado del casco. Así mismo observarán las medidas adecuadas de protección, en el día y en la noche.

Art. 27.- Objetos Sobresalientes: Los objetos sobresalientes superiores al contorno del buque y que puedan ocasionar peligro para buques que pasen, deberán estar específicamente señalizados y permanecer marcados durante el día e iluminados en la noche. Las anclas, cuando no estén en uso, deberán estar recogidas completamente.

Los buques con bulbo en la proa deben estar señalizados con el símbolo internacional correspondientes en cada lado de la proa.

Art. 28.- Defensa contra Roedores: Inmediatamente después de terminar la maniobra de atraque de un buque, este debe colocar por lo menos una defensa contra los roedores en cada tira de amarre que esté sujeta al muelle.

Art. 29.- Incendio a Bordo de Embarcaciones: En caso de presentarse un incendio en un buque atracado éste deberá desatracar de inmediato aún sin el apoyo del remolcador y ubicarse en un lugar donde no presente peligro para otros buques o las instalaciones portuarias y debe regirse a lo establecido en el título protección de la instalación portuaria en el capítulo pertinente a este tema.

CAPITULO IV

Operaciones Transferencia de Carga en Buque y en Tierra

Art. 30.- Obligaciones de los Operadores Portuarios de Carga (OPC): La responsabilidad por el buen uso de las obras, instalaciones y equipos portuarios deberá ser cubierta por los OP de los servicios correspondientes, que cuidarán en todo momento por la integridad y seguridad de los mismos, pudiendo, en caso contrario, ser interrumpido su trabajo y sancionados hasta con la pérdida definitiva de su autorización.

La Autoridad Portuaria tendrá bajo su responsabilidad el mantenimiento de los muelles que administre así como también de sus instalaciones y equipos, de las condiciones de seguridad en la navegación que le competan y de los demás bienes que constituyan el patrimonio público portuario bajo su administración directa.

El libre intercambio de equipamiento o personal entre los operadores portuarios autorizados por APPB, estará permitido, siempre que las empresas mantengan en todo momento el nivel de capacidad técnica. Esta contratación se permitirá solamente para las operaciones portuarias (en caso de aumento de carga o algún caso fortuito) mas no para la emisión o renovación de autorización, para lo cual se debe remitir a los requisitos mínimos establecidos en este reglamento.

Tendrán la obligación de asistir a las reuniones de planificación de manipuleo de la carga y transporte de la misma todos los martes en conjunto con los Superintendentes de Terminal y demás funcionarios del Departamento de Operaciones, de acuerdo a la necesidad operativa semanal.

Art. 31.- Documentación a presentar por el Operador Portuario, previa la operación en un buque: La



empresa responsable de la operación de un buque determinado, debe presentar al JOP de la entidad portuaria, la planificación de la operación completa, detallando las actividades a ejecutar y sus responsables a cargo, basándose en los estándares de ejecución e información operacional requerida, en su caso, e incluyendo:

- a) Un programa de secuencia de estiba y desestiba a bordo, carga y descarga, movimiento de vehículos e ingreso de personal, preparado de manera tal, que el buque pueda operar en cualquier muelle que se le asigne;
- b) Detalles de trabajos que permitan comprobar que los ETA/ETD pueden ser mantenidos sobre la base de los estándares de eficiencia, así como en la experiencia en la ejecución de los trabajos de que se trate;
- c) Preparación del equipo y personal, incluyendo acuerdos con terceros, incluso transportistas, que puedan suministrar equipo o mano de obra adicionales o especializados. En estos casos se citará a las personas o empresas subcontratadas por su nombre o razón social;
- d) En el caso de los buques que recalen en puertos, con una travesía menor a 24 horas hasta Puerto Bolívar, el armador del buque, su agente o representante legal, serán responsables de comunicar al JOP y OP estas eventualidades, en el momento en que sean de su conocimiento;
- e) Disponibilidad para el suministro de condiciones adecuadas para la seguridad del trabajador que garanticen la misma, incluyendo calzado, guantes, uniformes, cascos de seguridad, equipos para frío, sistemas de comunicación, etc. y de los estándares de seguridad a ser provistos y seguidos, basándose en la planificación de la operación que se formula;
- f) Otros datos o información adicional que pudiese ser requerida por el JOP, para lograr una mayor eficiencia, para lo cual, APPB establecerá el procedimiento y los documentos necesarios que deben ser presentados por el operador. Esta información se podrá enviar también vía fax u otros medios informáticos; y,
- g) Entregar un listado del personal y equipo con el cual se va a laborar.

Todas estas actividades deben ser coordinadas oportunamente con los superintendentes de terminales (reuniones semanales).

Art. 32.- Operaciones de Tarja: Las operaciones de tarja se registrarán de acuerdo a las siguientes disposiciones:

1. Permanecer en el recinto portuario para dar el servicio de tarja, por lo menos con dos horas de anticipación al inicio de las operaciones del buque.
2. Conocer con la debida oportunidad la fecha y hora de arribo del buque a la cual deben atender, debiendo prever el número de tarjadores que sea necesario, bajo el principio de un tarjador por gancho.
3. Asistir a las reuniones con el JOP o control de operaciones y estadísticas dos veces por semana para la designación de los buques a los cuales las empresas de tarja darán el servicio correspondiente.
4. El responsable de la empresa de tarja debe ordenar a los respectivos tarjadores que llenen los formularios de las guías de tarja, debiendo cerciorarse que las anotaciones efectuadas se encuentren claras en cada una de las copias e ingresar al sistema automatizado de operaciones, modulo de tarja.
5. Presentar por escrito: informe diario y al zarpe del buque dentro de las subsiguientes 24 horas a la Agencia Naviera con copia al Departamento de Operaciones.
6. En el caso de que una empresa de tarja tenga relación directa con una agencia naviera, y coincida la atención a un buque atendido por esta última, deberá ceder su turno a la siguiente empresa de tarja.
7. La modalidad de trabajo de tarja será en forma rotativa.

Art. 33.- Obligaciones de las Agencias Navieras: Los agentes navieros que cumplan funciones en el recinto portuario, mientras atienden a los respectivos buques, tienen la obligatoriedad de cumplir con las siguientes disposiciones:



1. Entregar la documentación de acuerdo a lo establecido en el artículo 8.
2. Indicar con que OPB, OPC y ESC van a laborar especificándolo en el aviso de entrada.
3. Previo a la planificación de muelles, deberá realizar el pago por el total de la mercadería y/o contenedores a embarcarse o desembarcarse en el formato de liquidación previa de tarifas a la carga, el cual deberá ser remitido al Departamento de Operaciones, para ser considerado en la respectiva planificación. Se considerará a las agencias navieras que representen más de 3 buques a la semana, el pago previo de un 80% de la totalidad de la carga.
4. Presentar 24 horas antes de las operaciones la solicitud de autorización de Aduana tanto para el desembarque o embarque de contenedores vacíos o llenos, repuestos, etc.; exceptuando los contenedores con carga de importación.
5. Pagar a las empresas de tarja el importe de su trabajo en un plazo no mayor de 8 días contados a partir de la presentación de la factura respectiva.

Art. 34.- Horario de trabajo: Las operaciones portuarias en el puerto se realizarán durante las 24 horas del día y durante todos los días del año.

La totalidad de los turnos de trabajo de todas las entidades vinculadas a la operación en el puerto, tendrán horarios coherentes de funcionamiento, sin más detenciones que las necesarias para los cambios de turno simultáneos de todos los intervinientes.

SECCION I: Normas específicas para operación de contenedores

Art. 35.- Area de Contenedores: Las actividades de operación de contenedores estarán, preferentemente concentradas en las instalaciones especializadas para este fin.

Los contenedores a cargar estarán en el correspondiente punto de espera, en el patio de contenedores.

Los contenedores descargados frente al muelle donde el buque operó deberán ser desalojados de forma inmediata.

No se permitirá la operación directa de contenedores a cargar o descargar salvo que, su carga, resulte peligrosa, requiriendo el visto bueno del Jefe de Operaciones y Superintendente de Terminal.

Lo indicado anteriormente no autoriza a ocupar el delantal del muelle, el mismo que deberá estar libre todo el tiempo a fin de facilitar el libre tránsito de personas y vehículos utilizados para las operaciones de carga o descarga.

Art. 36.- Area de Carga General: Los contenedores descargados o por cargarse no serán almacenados en el delantal del muelle por ninguna circunstancia, como tampoco pueden ser almacenados en las vías de libre circulación del recinto portuario, sino exclusivamente en las áreas asignadas para el almacenamiento de contenedores.

Art. 37.- Transporte Interno en Terminales de Contenedores: El transporte interno durante la operación del buque, desde el gancho al área de almacenamiento o Pre-Stacking y viceversa, deberá ser ejecutado por el equipo del OPC.

Las condiciones técnicas especiales a cumplir por los equipos del OPC, deberán ser establecidas y aprobadas por la entidad portuaria, con el asesoramiento del JOP. En todo caso, estos equipos estarán dotados de condiciones de seguridad, tales como en plataformas, sujeciones o pines de costado, delanteros y traseros, spreaders autoblocantes u otros medios de seguridad; en ningún caso un contenedor podrá sobresalir de los límites de la plataforma del camión, por ninguno de sus lados. Esta situación facultará a la entidad portuaria de Puerto Bolívar para no permitir el ingreso o salida de vehículos que no cumplan con éstas condicionantes.

Los equipos, podrán ser provistos por empresas privadas distintas del OPC, siempre que cumplan



los requisitos exigidos y sean contratados por el OPC, actuando bajo su responsabilidad.

La Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar mantendrá actualizado un sistema de orientación de tráfico, para evitar congestión de vehículos en las áreas de operación y otras zonas del puerto, según Plan Vial.

Art. 38.- Almacenamiento, recepción y entrega de contenedores: Los contenedores descargados deberán ser almacenados en áreas diferentes de acuerdo a su condición (lleno o vacío) y de acuerdo a la planificación de la secuencia de entrega, la inspección de Aduana (si corresponde o no), etc. Los contenedores de carga peligrosa o contaminante deberán ser depositados en la zona exclusivamente dedicada a ello.

Los programas de planificación del trabajo para compañías transportistas terrestres, relacionadas con la entrega de contenedores a embarcar y recepción de contenedores desembarcados o movimientos de vacíos, deben ser establecidos para utilizar el equipamiento lo más económicamente posible y evitar dificultades durante la operación del buque.

La APPB o el OPC deberán establecer el procedimiento de recepción y entrega de los contenedores, mediante un documento único de intercambio de contenedores para el efecto.

Art. 39.- Procedimiento Excepcional de Inspección Aduanera: Los procedimientos y casuística de inspección aduanera, se establecerán de común acuerdo entre la APPB y la Aduana, con la finalidad de que esta última entidad, pueda acceder en cualquier momento y previamente a la descarga, a los manifiestos y listas de la carga de cada buque, que se encuentren en poder de la entidad portuaria.

Si la Aduana considerare a priori que, excepcionalmente, será necesario inspeccionar determinados contenedores, deberá entregar al JOP, quien comunicará al OPC, la lista de contenedores a ser inspeccionados antes de la llegada del buque, a efecto de coordinar la planificación de su descarga y ubicación separada de los demás.

La inspección de contenedores que requiera la desconsolidación de los mismos, se llevará a cabo en los locales determinados al respecto por la Aduana, en acuerdo con el consignatario de la mercadería y APPB. En ningún caso se inspeccionarán contenedores bajo el gancho de la grúa o en el área directamente afectada por la operación del buque.

Art. 40.- Contenedores Vacíos: Estos contenedores no tendrán plazos o períodos fijos de almacenamiento tampoco tendrán días libres para su facturación; pero si estuviesen produciendo congestión en el puerto, la autoridad portuaria podrá ordenar el retiro de los mismos a otra área portuaria, en un plazo no mayor de 12 horas posterior a la notificación al respectivo OPC o consignatario. Para su despacho deberá cancelar la tarifa establecida en la Normativa Tarifaria para los Puertos Comerciales del Ecuador.

Art. 41.- Contenedores con Cargas Peligrosas: Los contenedores con cargas peligrosas o contaminantes deberán ser almacenados y manipulados de acuerdo con el Código Internacional de Mercaderías Peligrosas en vigencia (IMO). El etiquetado adecuado y la documentación adicional para este tipo de carga deben cumplirse estrictamente.

La APPB establecerá normas especiales y específicas para este tipo de cargas, que deben ser consideradas como complementarias a las normas internacionales IMO sobre el Código de Mercaderías Peligrosas, en el ámbito marítimo.

Cuando esté deteriorada la rotulación de la mercadería peligrosa, módulo, bulto, tambor, etc. y exista duda en cuanto al tipo de carga, se informará al Departamento de Protección de APPB quien tomará las medidas pertinentes.

Las normas generales en esta materia se contienen en el Título III del presente reglamento.



El almacenamiento de explosivos no está permitido. Sólo podrá hacerse en circunstancias de excepcionalidad y en las condiciones establecidas por la APPB, en coordinación con la DIRGOR, por lo que el OPC será responsable por su custodia en un área separada y especialmente acondicionada de seguridad.

Art. 42.- Documentación Requerida para Contenedores:

Los OPC trabajarán con documentos estandarizados aprobados por la APPB quien podrá inicialmente, en consulta con los operadores, establecer un modelo de formularios que incluirá:

a) Acceso al Puerto.

Autorización de Ingreso y Salida de Vehículos (AISV) presentado por el transportista, el cual será llenado vía internet por el exportador, dicho documento consta del número de contenedor, serie del contenedor, estado, placa del vehículo, nombre del chofer, carga transportada, procedencia y destino, nombre del buque, nombre de la Agencia Naviera, nombre del exportador, nombre del Agente de Aduana, este deberá ser presentado firmado por el exportador, cuyo original deberá quedar en la garita de AISV, ubicada al ingreso del recinto portuario, significando como documento único de acceso al puerto. La entidad portuaria permitirá el acceso, sin más requisitos, a cualquier vehículo de transporte que presente este documento a la entrada al puerto.

La Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE) permitirá a su vez el acceso, basándose en la correcta documentación aduanera a ser presentada por el conductor del medio de transporte, para el arribo o salida de carga al o del puerto, según el procedimiento que, así mismo, se establezca, tales como: Guía de movilización interna, orden de entrega y el DAU correspondientes, autorización de ingreso y salida de contenedores con mercadería general.

El OPC incluirá en sus permisos de acceso a bordo la información y formalidades de procedimiento que se establezcan para el acceso al puerto.

Esta documentación es independiente de la hoja de ruta obligatoria para la circulación de vehículos de carga.

APPB no permitirá el ingreso o la salida del puerto de vehículos que porten contenedores y que no cumplan con las especificaciones constantes en la Sección I del Capítulo IV del Título II;

b) Recibo de Intercambio de Contenedores de acuerdo al formato E.I.R.

Es el formulario a ser presentado en el acceso de la terminal de contenedores, para entregar o retirar uno o más contenedores.

Deberá contener, los datos del contenedor, compañía transportadora, cargador, destino del transporte, tara, buque en el que se transporta.

La terminal o patio de contenedores añadirá la fecha y hora de intercambio, quién lo recibió y quién entregó, con sus cédulas de identidad, ubicación del contenedor en la terminal, estado de los recintos aduaneros y del contenedor, con expresión de averías o desperfectos observados.

Si quien recibe el contenedor tuviere duda de su correcto estado o de la integridad de la carga, no deberá firmar el recibo de intercambio de contenedores, ya que este servirá para probar e identificar todos los accidentes, robos, hurtos, faltantes y averías de la carga o del contenedor, para prevenir a la línea marítima y operadores de terminal o de la estiba, tiene a cualquier reclamo. El procedimiento a seguir en estos casos, lo determinará la entidad portuaria; y,

c) Documentación convencional aduanera y relativa a las cargas (Manifiesto, lista de embarque, plano de estiba, lista de carga y descarga, lista de recepción/entrega de contenedores, orden de



grúa, orden de trabajos internos), etc.

Art. 43.- Consolidación y Desconsolidación de Contenedores: La consolidación y desconsolidación de contenedores con carga dentro del puerto, será efectuada por los OPC, únicamente en las áreas designadas por la Autoridad Portuaria o administradas por OPC debidamente autorizadas por la Aduana.

La seguridad de los procesos y las cargas, será responsabilidad del Operador a cargo de esta actividad.

La actividad comporta obligaciones de carácter aduanero, que deberán ser cumplidas bajo la responsabilidad del OPC que la realiza.

SECCION II: Normas Específicas para Carga General

Art. 44.- Sistemas de Operación de Carga General: Salvo que sea autorizada por el JOP, por circunstancias que demuestren una mayor eficiencia en el muelle o por la naturaleza de las cargas, que requiera su despacho directo, la carga a o desde el buque, se operará por el método conocido por "carga o descarga indirecta".

La carga general será manejada indirectamente en un sistema de dos fases:

- Una fase consistirá en el movimiento de la carga del buque a la bodega o patio de primera línea y viceversa.
- La otra fase será la de entrega de la carga por el operador al camión o a otro buque, o bien la recepción de carga por el OPC desde los mismos medios de transporte.

Cuando un operador esté trabajando en la primera línea de muelle, mientras se ejecutan ambas fases de trabajo, sin que tengan que ser de la misma operación, se llevarán a cabo con el equipo y personal suficiente como para no interferir en la mutua eficiencia.

Art. 45.- Carga General a Desembarcar: La carga general a desembarcar será unitarizada, paletizada o prelingada en el buque, descargada del mismo y, por medio de elevadores o remolques de los estibadores u operadores, transferida al almacenamiento cerrado o abierto o punto de espera donde puede ser cargada en camiones.

La palanquilla, los rollos de hierro o acero, papel o carga similar de gran peso no podrán permanecer en el delantal del muelle ni en los laterales de las bodegas antes mencionadas.

La APPB evitará que se produzcan desembarques de cargas sueltas, que impidan la eficiencia de las operaciones en el muelle. Los buques que traigan estas cargas cederán su prioridad de muelle a las que arriben con las cargas unitarizadas o prelingadas.

Art. 46.- Carga General a Embarcar: La carga general a embarcar tiene que ser paletizada, unitarizada o prelingada antes de la llegada al muelle.

Si la mercadería ha sido preparada para ser cargada en la manera descrita, antes de la llegada al puerto, la entrega directa al gancho podrá ser permitida, siempre y cuando no exista disponibilidad de bodega para almacenar la carga, previa la autorización del JOP, debiéndose cumplir las condiciones siguientes:

- a) El almacenamiento de la carga en espera de embarque, en camiones, debe garantizar los requerimientos de eficiencia del operador y del buque;
- b) Los camiones no pueden bloquear el área de operación al costado del muelle o interferir con otras operaciones en el mismo u otros muelles, ni obstruir las vías de circulación interior o acceso exterior del puerto;

- c) El arribo secuencial de los camiones al costado del muelle debe ser asegurado por el operador, de acuerdo al ritmo de la operación;
- d) Los OPC serán los responsables de este tipo de operación;
- e) Las indicadas en el artículo 44; y,
- f) El OPC, será el responsable por el orden vehicular.

La APPB podrá verificar las tarifas a las cargas por así convenir a los intereses institucionales y operacionales.

El incumplimiento de las normas anteriores podrá dar lugar a sancionar a los responsables, sin perjuicio de las acciones que tome el JOP para proteger la eficiencia operacional, como pérdida de la prioridad de muelle, o requerimientos de los previstos en el artículo 51, en los casos en que el buque esté operando.

Art. 47.- Utilización de las grúas para carga general: Siempre que ello sea posible sin merma de la seguridad, las grúas del buque utilizarán el equipo especial para el levantamiento múltiple de pallets, eslingas, etc., para aumentar la eficiencia en función del tipo de carga, de modo de aprovechar al máximo la capacidad de levante de las grúas.

La limitación de estos equipos, vendrá impuesta por su idoneidad y la capacidad de levantamiento de la grúa.

El ritmo de trabajo de la grúa no debe ser interrumpido por ningún tarjador, verificador o inspector. Estos tendrán la obligación de ejecutar su trabajo sin paralizar la operación al costado del buque.

Para el ingreso de las grúas, deberá el OPC solicitar por escrito al JOP quien se regirá de acuerdo a las características de la maquinaria para dar la autorización y el OPC solicitante será el único responsable por la operación de dichas maquinarias.

Los operadores portuarios serán responsables del cumplimiento de las normas anteriores, para lo que deberán establecer los procedimientos adecuados de operación.

Art. 48.- Normas Específicas para Graneles: Los operadores que manejan carga a granel entregarán a la Autoridad Portuaria el programa de la planificación del sistema de manipuleo o transferencia a emplear.

Dada la larga ocupación de muelles que suelen requerir estas operaciones, los programas que hagan uso del equipamiento más eficiente y de sistemas que generen disminución de los tiempos operativos para una carga en particular, tendrán prioridad de atraque sobre los que no cumplan con dichas condiciones o lo hagan en menor grado.

Para las operaciones de carga al granel, será obligatorio que los operadores de carga descarguen el producto mediante tolvas o sistemas neumáticos portátiles, para evitar la polución; además se exigirá a los volquetes o vehículos que transporten el producto, aseguren el fondo y costado del vehículo para evitar regar la carga en los muelles y vías de circulación del puerto, así como también será obligatorio el uso de una lona o carpa, que tape el producto. El personal de tierra que colabore con el buque, debe tener los equipos de protección industrial.

La limpieza del muelle estará a cargo del OPC responsable de la operación y se procederá de acuerdo a lo establecido en el artículo 58 del presente reglamento.

Art. 49.- Documentación requerida para carga general o graneles: Además de la hoja de ruta de carga o descarga y de la orden de trabajo, se deberá presentar en la garita de ingreso el formato AISV, el cual será llenado vía internet por el exportador, se requerirá lo siguiente:

- Nombre del exportador.



- Nombre del buque.
- Nombre de la Agencia Naviera.
- Nombre del Agente de Aduana.
- Tipo de carga.
- Nombre de mercadería.

Los campos correspondientes a cantidad de mercaderías, nombre del chofer, documento de identidad y placas del vehículo, quedarán abiertos, para que sean llenados en la garita de AISV.

Cualquier otra mercadería que no sea banano, deberá presentar lleno el documento, el cual tendrá validez mientras el buque permanezca en el puerto.

Art. 50.- Pesaje: En el caso de que la pesada sea obligatoria o requerida por terceros distintos de la APPB, en este último caso se facturará al OPC correspondiente este servicio, los pesos de las mercaderías deben ser suministrados por las balanzas que posee la entidad, siempre que reúnan la certificación INEN de calificación adecuada y aceptada por la entidad portuaria y, en su caso, por la Aduana.

En el caso de los contenedores de exportación estos deben ser pesados llenos al ingreso del recinto portuario y luego el remolque o plataforma deberá pesarse vacío para establecer el peso neto; para los contenedores de importación será viceversa el procedimiento. Los contenedores de porteo interno, se pesarán en una sola ocasión, ya que la APPB mantendrá una base de datos con los pesos de las plataformas o remolques que laboran para cada OPC, los cuales estarán rotulados con un número que diferenciará uno del otro. Cuando un OPC ingrese un nuevo remolque o plataforma deberá notificarlo al Departamento de Operaciones, para luego proceder con el pesaje y mantener una base de datos actualizada.

La mercadería general suelta deberá ser pesada en su totalidad, sea de exportación o importación, conforme a lo señalado en el inciso anterior, con excepción del banano, para lo cual se establecerá el mecanismo más adecuado con el fin de garantizar la operatividad del puerto.

En cada báscula se entregará un documento de soporte del pesaje, siempre y cuando, hayan cumplido con el procedimiento indicado anteriormente, caso contrario, no podrá salir del recinto portuario sin portar el respectivo documento.

Art. 51.- Procedimientos para la Programación y Control de Uso y Ubicación de Camiones y/o Remolques, Plataformas etc.: Para la operación de un buque el OPC someterá a los superintendentes de terminal para su análisis y aprobación la programación de transporte terrestre y ubicación de camiones, remolques, plataformas o furgones para carga y descarga de mercadería, que asegure el acceso al punto de espera, en iguales condiciones a todos los embarcadores, recibidores, consignatarios o propietarios de la carga, quienes se constituyen en responsables directos de esta operación.

Ninguna operación de carga y descarga en camiones podrá efectuarse si su programación no ha sido aprobada por los superintendentes de terminal; el incumplimiento de lo indicado será causa de cancelación de la asignación de muelle. Los operadores portuarios respetarán la voluntad de los embarcadores de elegir su transporte terrestre de acceso o salida del puerto, en todo caso, serán responsables de la operación del mismo, de programar el trabajo y velar por el cumplimiento de lo programado.

Art. 52.- Límites de Peso para Muelles o Areas Operativas: Cada operador o parte interviniente en tareas operativas dentro del área portuaria y especialmente en los muelles, debe cumplir con los límites de distribución de peso para áreas de almacenamiento y muelles proporcionados por el Departamento de Operaciones y establecidos por el Departamento Técnico de la entidad portuaria.

Cada operador debe informarse de los límites de carga para, lo cual solicitarán la autorización



correspondiente al JOP, para el uso de vehículos, equipos o elementos de carga, observando los pesos permitidos por metro cuadrado, carga por eje, etc., de acuerdo al caso, por lo que no podrá usarlos ni ordenar que superen esos límites de resistencia.

Art. 53.- Responsabilidad por Daños a la Infraestructura, Instalaciones y Equipos: Los usuarios de la infraestructura, instalaciones y facilidades públicas del puerto, sean armadores, agentes u operadores portuarios, serán responsables por el daño resultante del uso indebido o negligente de los mismos.

El operador portuario de buque o de carga, o el que ostente zona permitida, se reservan el derecho de reparar o reponer, por sí mismos o contratando con terceros, los daños a la propiedad que administran, incluyendo averías a los muelles, bodegas, patios, equipos, vías y facilidades de suministros, iluminación, etc., sin perjuicio de la responsabilidad que pudiere recaer sobre el usuario o sus vehículos, medios de transporte marítimo o terrestre, etc. Sus propietarios, armadores, agentes, operadores u otras partes de pago de los mismos, debidamente actualizados en su valoración, junto con los intereses legales, costas y honorarios que se puedan incurrir en su cobranza.

El JOP o dependiendo del caso el OPIP, de oficio o a denuncia de la autoridad portuaria, podrá retener momentáneamente cualquier vehículo, medio de transporte, buque, embarcación, etc. que pueda considerarse responsable por cualquier daño a la infraestructura, instalaciones y equipos hasta que se efectúe la práctica pericial y técnica por parte de la autoridad competente, que dejen constancia de la situación ocurrida o se presenten las garantías para cubrir los daños causados, intereses legales, costas y honorarios que se deriven de esta causa.

En el caso de buques y/o embarcaciones, se exigirá que el Agente Naviero presente la garantía, la misma que deberá cubrir el valor de los daños de conformidad con el avalúo presentado por la APPB.

Lo dispuesto en el inciso anterior no será causa para prolongar la estadía del buque en el puerto más de lo necesario para salvaguardar el derecho de terceros, ni para hacer responsable a cualquier usuario del puerto por daños causados por negligencia u omisión no imputables al buque.

Los daños a las instalaciones, edificaciones, vías y muelles a cargo de la APPB, serán cubiertos por los OPC, OPB y ESC, que causaren los daños y se ejecutarán las garantías por responsabilidad civil presentadas para que la APPB autorice la operación de este tipo de operadores.

Art. 54.- Requerimientos para trabajo continuo, con máxima productividad: La Autoridad Portuaria exigirá a los buques en operación o próximos a atracar, que trabajen continuamente hasta completar la carga/descarga, empleando el máximo de medios humanos y materiales de estiba, equipos y métodos operativos más eficientes.

El costo de los anteriores medios será por cuenta del buque o de quien contrate la operación. Si el requerimiento a los agentes y/o armadores del buque, para la carga o descarga continua es rechazado, el buque deberá dejar inmediatamente el muelle a su costo.

La reasignación de muelle para completar la carga o descarga, se hará según estime conveniente el JOP y de acuerdo a lo establecido en las normas complementarias a este reglamento.

En caso de rechazo de lo antes indicado, se aplicará un recargo porcentual de la tarifa de muellaje, a fijar por la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, por cada hora o fracción que se tarde en abandonar el muelle. Cuando el Capitán del buque, una vez requerido por el JOP, no retire el barco del muelle, el DIRGOR a solicitud del JOP, podrá ordenar el remolque fuera de ese muelle y a costo del buque, requiriendo para el cumplimiento de su orden el concurso de las fuerzas bajo su mando, si fuere necesario.



Este procedimiento no será de aplicación si ha cesado la operación del buque por circunstancias no imputables a él o a sus responsables a la carga y en las cuales ningún otro barco similar podría trabajar razonablemente.

Art. 55.- Requerimiento de Desocupación de Muelle para Buques: Cualquier buque que se niegue a desocupar el muelle luego de completada la operación programada, a solicitud del JOP, pagará una multa igual al 300% de recargo, sobre la tarifa de muellaje, por cada hora o fracción transcurrida sin abandonar el muelle, comenzando el cómputo una vez que el JOP o Superintendente de Terminal de Turno da el aviso pertinente.

Se calculará adicionalmente los costos de desatraque y atraque establecidos en la tarifa y los recargos previstos por incumplimiento de la programación.

Si el Capitán del buque no cumpliera con la orden de retiro, el Capitán de Puerto podrá ordenar que el buque sea remolcado en los términos del penúltimo inciso del artículo anterior.

Art. 56.- Responsabilidad por Pérdida o Avería de la Carga: Los embarcadores, consignatarios o recibidores de la carga, los OPC, el buque, sus armadores, chateadores y agentes o sus representantes deben proteger la carga de pérdida o avería de cualquier tipo incluyendo, pero no limitado a: pérdidas o averías debidas a robos, roedores, insectos, deformación, desperdicio, desmoronamiento, calor, frío; evaporación, fuego, filtración o descarga del sistema rociador, lluvia, inundaciones, fenómenos climáticos, defectos o filtraciones dentro o fuera de edificios u otras estructuras, guerra, disturbios, huelgas, conmoción civil, actos de terceras personas u otras causas. Sin embargo, esta provisión no liberará al operador portuario de carga o al permisionario, de cualquier responsabilidad que pudiera surgir de su propia negligencia u omisión.

Art. 57.- Obligación de Mantener Despejadas las Vías de Tráfico Interiores: Los agentes navieros u OPC a cargo de la operación que corresponda, tendrán la obligación y serán responsables, individual y solidariamente, de mantener libre, a requerimiento de la APPB una zona de siete (7) metros a lo largo del delantal del muelle marginal, y de cinco (5) metros en el muelle de espigón, para cumplir con los requerimientos de tráfico en el mismo y servicio de otros buques.

El incumplimiento de este requerimiento, será causa para ordenar la paralización de las operaciones y el abandono del muelle por parte del buque.

Art. 58.- Limpieza de Muelles, Bodegas y Patios: Será responsabilidad de cada Operador Portuario de Carga, que se efectúe la limpieza inmediata del muelle, en lo correspondiente a la limpieza de las bodegas y patios, al término de las operaciones de carga y descarga de cada buque con un plazo máximo de dos horas. El desecho o basura deberá ser retirado dejando al muelle y zonas afectadas por la operación en las condiciones sanitarias y de limpieza adecuadas.

Un representante del Operador Portuario de Carga debe estar obligatoriamente al atraque y desatraque de cada buque a fin de que en conjunto con el Superintendente de Terminales se establezca claramente la condición en la cual se recibe y se entrega el muelle. En caso de que el Operador Portuario de Carga no realice la limpieza del muelle en el tiempo establecido, se ordenará que el personal de limpieza de Portuaria la efectúe y el Jefe de Operaciones solicitará la emisión de la factura correspondiente con un recargo del 100% del valor de la factura por concepto de multa por falta de limpieza. Esta notificación se efectuará el mismo día del zarpe del buque hasta las 17h00. Si este zarpó después de las 17h00 en días sábado, domingo o feriados se informará en la mañana del siguiente día hábil.

La limpieza de los muelles a más de los delantales comprenderá los puentes de ingreso a los mismos.

En el caso de cargas que produjesen adherencias al suelo, oleosas o no, estas deberán ser eliminadas, dejando el piso en condiciones de seguridad adecuadas para el trabajo de las personas



y los equipos, así como para recibir cualquier carga o envase.

El transporte y el destino final de los residuos retirados del puerto deberán respetar lo establecido en las leyes especiales y normas previstas al respecto.

La omisión de la limpieza de muelles, bodegas y patios, se considerará infracción grave, muy independiente de la multa impuesta en la factura correspondiente.

El Operador Portuario de Carga será responsable de los desechos que puedan contaminar el área marítima y terrestre durante las operaciones de carga y descarga.

Al zarpe de un buque de muelle el Superintendente de Terminales de APPB y los representantes del OPC del buque, dejará constancia escrita de las condiciones de limpieza de los muelles, patios y bodegas.

Art. 59.- Operación de Carga de Exportación de Mercaderías Varias: Los buques que embarquen este tipo de productos operarán en el muelle que Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar asigne de acuerdo a sus prioridades y requerimientos operacionales.

Los buques en operación de carga de exportación de mercaderías varias, estarán sujetas a disponibilidad de muelle. Si durante las operaciones el Departamento de Operaciones determina que es necesario asignar el muelle a otro buque porta contenedores o bananera, el buque suspenderá el embarque y saldrá a fondeadero. Los costos de todos los movimientos serán por cuenta del buque que solicitare el servicio.

El operador portuario de carga mantendrá permanentemente la limpieza del área portuaria desde el inicio de la operación del almacenamiento, hasta la terminación de las operaciones de carga.

CAPITULO V

Administración de los Muelles de Cabotaje

Art. 60.- Servicios y Funcionamiento: De acuerdo a la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, a las entidades portuarias del país se les asignó el funcionamiento, administración y mantenimiento de los muelles de cabotaje, razón por la cual la entidad portuaria de Puerto Bolívar tiene bajo su cargo el muelle de cabotaje (nuevo), ubicado en Puerto Bolívar; muelle de Jambelí; muelle de Puerto Pitahaya, y el muelle de Costa Rica, para su funcionamiento se elaborará el respectivo reglamento.

Por ocupación de muelle, la entidad fijará periódicamente un valor mensual a cada Cooperativa de Transporte Fluvial que utilice sus instalaciones. Para la recaudación de los valores correspondientes. La Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar firmará un contrato con las cooperativas que presten sus servicios en los citados muelles.

Los valores que se recauden por concepto de tarifa establecidas en el presente documento, ingresarán diariamente a la Tesorería de la entidad portuaria de Puerto Bolívar a una cuenta especial bajo el título de "Muelle de Cabotaje", razón por la cual la Tesorería deberá realizar un control de los recibos de cobro para ejercer una adecuada administración económica de los mismos.

Es prohibido el ingreso de toda clase de vehículos, al interior del muelle nuevo de cabotaje de Puerto Bolívar.

La carga de embarque y desembarque será movilizada dentro del muelle, en carretillas o plataformas con un peso no mayor de 500 kg.

La carga movilizada como desembarque o para embarque y depositada en los muelles deberá ser desalojada de este lugar en forma inmediata.



Si se produjere algún daño a la infraestructura de los muelles; será de responsabilidad de los usuarios permanentes de los mismos, según debe constar en los contratos que se suscriban con las cooperativas de transporte fluvial, debiendo repararlo de forma inmediata.

CAPITULO VI

Empresas de Servicios Complementarios

Art. 61.- Obligaciones: Asistir a las reuniones quincenales o cuando convoque el Jefe de Operaciones para coordinar las operaciones de acuerdo a lo autorizado por APPB a excepción de las empresas de tarja.

Antes de efectuar sus operaciones, según el caso, deberá pagar en Tesorería, la tasa por ocupación del terminal marítimo.

CAPITULO VII

Abastecimiento de Combustible por Vía Terrestre

Art. 62.- El abastecimiento de combustible por vía terrestre será autorizado por el Jefe de Operaciones, previa solicitud presentada por la ESC matriculada en la Subsecretaría de Puertos y que previamente hubiere obtenido la autorización de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, que requiera dar el servicio, anexando a dicha solicitud el comprobante de despacho emitido por Petrocomercial, indicando la comercializadora, centro de distribución o depósitos navieros calificada por la Dirección General de Hidrocarburos y el precio de venta y el destino final; y en conformidad con el Acuerdo Ministerial 347, Reglamento para la comercialización y venta de los derivados del petróleo producidos en el país o importados, y el Acuerdo Ministerial 579, Reglamento para la comercialización de los combustibles que utilizan las embarcaciones.

TITULO III

LA PROTECCION EN LA INSTALACION PORTUARIA

CAPITULO I

ACCESOS AL PUERTO

Art. 63.- Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar es una instalación certificada de acuerdo al código PBIP (Protección a los Buques e Instalaciones Portuarias) por tal motivo dispone de un plan de protección de la instalación portuaria aprobado por la autoridad designada para la protección marítima en el Ecuador, por tal motivo todo el personal que ingresa a la instalación portuaria debe cumplir con las políticas, normas y procedimientos que constan en dicho Plan de Protección, del cual se puede extraer los siguientes puntos importantes.

Art. 64.- Seguridad: Régimen General y Responsabilidad de los Usuarios: Los usuarios del puerto, están obligados a cumplir las siguientes disposiciones:

a) Accesos a la Instalación Portuaria: Los únicos accesos autorizados al área operativa son los siguientes:

1. ACCESO Y SALIDA PEATONAL AL AREA OPERATIVA.
2. ACCESO Y SALIDA VEHICULAR AL AREA OPERATIVA (GARITA NORTE).

Art. 65.- Normas a cumplir:

1. ACCESO Y SALIDA PEATONAL AL AREA OPERATIVA:

a) Se debe ingresar por el acceso peatonal utilizando su respectivo código y credencial asignado por APPB, previa autorización de la empresa para la que labora;



- b) Ingresar a la Instalación Portuaria (IP) con su equipo de protección personal de acuerdo a la función a desempeñar, como mínimo casco y chaleco, con su distintivo discriminatorio;
- c) Permitir la inspección, registro y verificación de la identidad por parte del guardia de acceso peatonal al ingresar o salir de la IP;
- d) Prohibido el ingreso a la instalación portuaria portando armas o cualquier accesorio que pueda producir una afectación a la IP o a otro usuario;
- e) Prohibido el ingreso de bolsos;
- f) Prohibido el ingreso en estado etílico o bajo el efecto de sustancias psicotrópicas;
- g) Prohibido el ingreso y tránsito de usuarios en pantalón corto y camiseta;
- h) Acatar las disposiciones y medidas tomadas de acuerdo al nivel de protección vigente en la IP; e,
- i) Una vez terminada las operaciones de las empresas operadoras portuarias, los supervisores o las personas designadas por los operadores portuarios son los responsables de controlar que el personal a su cargo abandone el recinto portuario.

2. ACCESO Y SALIDA VEHICULAR AL AREA OPERATIVA (GARITA NORTE):

- a) Permitir la inspección y registro del vehículo por parte del guardia de acceso vehicular;
- b) Permitir la verificación de la identidad del conductor por parte del guardia de acceso vehicular al ingresar a la IP;
- c) Únicamente podrá ingresar el chofer en cada vehículo;
- d) Prohibido el ingreso en estado etílico o bajo el efecto de sustancias psicotrópicas;
- e) No se podrá ingresar a la IP portando armas, explosivos o cualquier accesorio que pueda producir una afectación a la IP o a otro usuario;
- f) Todo vehículo particular deberá tener en un lugar visible su triángulo de autorización; y,
- g) Acatar las disposiciones y medidas tomadas de acuerdo al nivel de protección vigente en la IP.

Art. 65.- Procedimiento para la Carnetización en Puerto Bolívar: A continuación se detalla el procedimiento de carnetización:

1. Quedan incluidas en el presente PROCEDIMIENTO, todas aquellas personas que pretendan ingresar a AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLIVAR, al área operativa y a sus diferentes terminales, para el desarrollo de actividad administrativa, seguridad, comercial, servicios al buque y a la carga, quedando comprendido particularmente todo aquel personal que va a prestar sus servicios a bordo de las naves que se encuentran en la Interfaz buque - puerto.
2. Cualquier persona que pretenda ingresar a área operativa de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar para desarrollar alguna actividad de las indicadas en el artículo anterior, o de visita, estará obligada a registrarse en la base de datos de personal en las oficinas de carnetización de 09h00 a 20h00, debiendo contar en consecuencia con la tarjeta de ingreso otorgada por APPB.
3. Todas las personas, equipos, materiales, víveres y/o cosas que ingresen y/o salgan de alguna facilidad del Puerto Bolívar, estarán sujetas al control e inspecciones pertinentes por parte del personal de seguridad en estricto cumplimiento a lo que establece el PPIP, en vigencia en APPB.
4. Para obtener la tarjeta de ingreso, instrumento habilitante para la entrada del personal de usuarios a cada una de las facilidades del área operativa de APPB, se deberá cumplir con los siguientes requisitos según corresponda:

Para personas:

- Tener como mínimo 18 años de edad.
- Solicitud de emisión de tarjeta de identificación por parte de la Empresa, según sea el caso, detallando datos personales y describiendo la tarea a desarrollar dentro del APPB, como así también la zona para la cual se solicita la autorización de ingreso.
- Croquis de la ubicación del domicilio del solicitante.
- Fotocopia de la cédula de ciudadanía.
- Fotocopia del pasaporte para el caso de extranjeros.
- Fotocopia de la matrícula otorgada por la autoridad marítima (Subsecretaría de Puertos) que lo habilita para realizar trabajos dentro de la IP.



- En caso de ingreso con vehículo, fotocopia del registro de conducir.
- Fotocopia del record policial.
- Debe constar en los respectivos reportes de pago al IESS por parte de la empresa.

Para vehículos:

- Presentar el formulario solicitud de ingreso APPB-PRO01.
- Fotocopia de la matrícula del vehículo actualizada.
- Fotocopia de la cédula de ciudadanía del conductor del vehículo.
- Fotocopia de la licencia de conducir actualizada de acuerdo al vehículo que va a conducir.
- Oficio de la empresa indicando el trabajo específico que va a cumplir con el vehículo dentro de la IP.
- Fotocopia de la matrícula otorgada por la autoridad marítima (Subsecretaría de Puertos), que le faculta al conductor para realizar trabajos dentro de la IP.

Para el personal de tripulantes:

- Solicitud por parte de la agencia naviera detallando los datos del tripulante.
- Fotocopia del pasaporte del tripulante.

5. El ingreso de personas y vehículos en carácter de visita dentro de una terminal portuaria queda sujeto a la aprobación del Oficial de Protección de la Instalación Portuaria, conforme el procedimiento establecido al efecto en el Plan de Protección de la instalación portuaria.

6. Se deja expresa constancia que las áreas restringidas existentes en la instalación portuaria o aquellas que puedan llegar a crearse, conforme lo establece el Código Internacional para la Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), las que se encuentran limitadas físicamente, no quedarán comprendidas dentro de las zonas de acceso permitidas por la tarjeta otorgada por APPB. En orden para poder entrar en ellas deberá obtenerse a más del referido documento, una autorización emitida por el Oficial de Protección de la instalación portuaria.

7. Todo el personal deberá portar la tarjeta de identificación en todo momento y en lugar visible, mientras permanezca en las instalaciones de APPB y se sujetarán a las verificaciones en las áreas por parte del personal de seguridad de APPB.

8. Además de la tarjeta de identificación todo el personal debe portar su equipo de protección personal (casco y chaleco) mientras se encuentra en área operativa de APPB.

9. Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar se reserva el derecho de admisión dentro de la instalación portuaria, pudiendo inhabilitar y/o retirar la tarjeta otorgada, cuando por razones de seguridad fundadas así lo justifiquen.

10. Cuando por motivos operativos Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar podrá disponer por si o por intermedio de cada control de acceso la inhabilitación temporal de ingreso de vehículos de uso particular y/o de personas, durante el tiempo que la necesidad operacional lo exija.

11. Toda persona que ingrese a la instalación portuaria debe cumplir las disposiciones vigentes, relacionadas en materia de seguridad contempladas en el Plan de Protección de las instalaciones portuarias y operativas inmersas en el Reglamento de Operaciones, debiendo en todo momento posibilitar la operación portuaria y contribuir al normal desenvolvimiento de las actividades que se desarrollan de la IP.

12. La tarjeta de ingreso otorgada por el presente reglamento, no supondrá en ningún caso habilitación para el desarrollo de actividad comercial alguna, debiendo a este último fin obtenerse la correspondiente autorización conforme las normas establecidas en el reglamento de operaciones al particular, según la tarea de que quiera desarrollar.

13. Las infracciones a las disposiciones de la presente y a las complementarias que al respecto se puedan dictar en el futuro, podrán ser sancionadas DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN EL REGIMEN SANCIONADOR DEL PRESENTE REGLAMENTO.

A los fines de su imposición, se tomarán en consideración la gravedad de la falta, la afectación a la infraestructura y a la imagen de la IP, así como la posible reincidencia que pudiere llegar a registrar el infractor.

Art. 66.- Procedimiento para la Carnetización en Puerto Bolívar: Para la renovación de la tarjeta de ingreso, deberá presentarse:

Para personas:

- Solicitud de renovación de la tarjeta de identificación por parte de la empresa con treinta días de anticipación a la fecha de vencimiento.
- Croquis del domicilio actualizado.
- Constar en el reporte del IESS, de la empresa.
- Copia actualizada de la matrícula emitida por la autoridad marítima (DIRNEA).

Para vehículos:

- Solicitud de ingreso de acuerdo a formulario APPB-PRO01, con treinta días de anticipación a la fecha de vencimiento.
- Copia actualizada de la matrícula del vehículo.
- Oficio de la empresa indicando el trabajo específico que va a cumplir con el vehículo dentro de la IP.

Para el personal de tripulantes:

- Solicitud por parte de la agencia naviera detallando los datos del tripulante.
- Fotocopia del pasaporte del tripulante.

Art. 67.- Areas Restringidas: El Plan de Protección de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar establece claramente todas las zonas restringidas que tienen la instalación portuaria y el debido control para mitigar la ocurrencia de una amenaza que pueda afectar a la protección marítima.

Art. 68.- Normas a Cumplir:

- a) Prohibido el ingreso de personal no autorizado a las áreas restringidas;
- b) Todo el personal autorizado para ingresar a las áreas restringidas deberá someterse a la respectiva verificación para evitar suplantación de identidad;
- c) Ningún vehículo no autorizado podrá ingresar a las áreas restringidas; y,
- d) Acatar las disposiciones y medidas tomadas de acuerdo al nivel de protección vigente en la IP.

Art. 69.- Manipulación de la Carga: Todo lo concerniente a la manipulación de la carga tiene por objetivo:

- Cumplir con los estándares de seguridad nacional e internacional.
- Evitar la manipulación indebida de esta.
- Evitar que se reciban y almacenen cargas que no estén autorizadas y destinadas a ser transportadas.

Art. 70.- Normas a Cumplir:

- a) Obtener la debida autorización documentada previa al ingreso a la instalación portuaria;
- b) Permitir la revisión y registro respectivo de la carga por parte de la guardia de seguridad;
- c) Todos los contenedores deberán pasar por básculas para su respectivo pesaje;
- d) Se deberá permitir la inspección y registro del llenado y vaciado de contenedores por personal de antinarcóticos y aduanas; y,
- e) Acatar las disposiciones y medidas tomadas de acuerdo al nivel de protección vigente en la IP.

CAPITULO II CARGA PELIGROSA



Art. 71.- Se considerarán mercaderías peligrosas aquellas que cumplen la descripción del Código Internacional de Mercaderías Peligrosas (IMDG) de la OMI y las que específicamente se declaren como tales por la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar y la DIRGOR.

Cada clase de mercadería peligrosa tiene su propia etiqueta, la cual será puesta en el contenedor (en los cuatro lados) o en las piezas individuales de carga general, en lugar visible de su exterior, habiendo constar, el nombre técnico correcto de la sustancia de que se trate, tal como figura en el índice general del Código IMDG.

Estas etiquetas deberán permanecer o ser repuestas en los contenedores o envases, incluso cuando estén almacenados vacíos y limpios, después de haber contenido mercaderías peligrosas.

Las clases de mercaderías peligrosas son:

1. Explosivos.
2. Gases: comprimidos, líquidos o disueltos bajo presión.
3. Líquidos inflamables.
4. Sólidos inflamables; sustancia de combustión espontánea; sustancia que emitan gases inflamables cuando están húmedos.
5. Sustancias oxidantes y peróxidos orgánicos.
6. Sustancias venenosas o corrosivas.
7. Sustancias radioactivas.
8. Sustancias corrosivas.
9. Sustancias peligrosas varias.

Las personas que deseen manejar, cargar, descargar o transportar mercaderías IMDG comerciales, Clase "1" o explosivos militares, deben presentar una solicitud por escrito a la APPB de acuerdo con las normas y regulaciones del puerto y Departamento de Protección, cuya aplicación debe estar con todos los permisos y aprobaciones requeridas por las leyes, normas locales, DIRNEA, DIRGOR y Cuerpo de Bomberos.

Las agencias navieras y el OPC serán responsables de que el importador y/o exportador, anticipadamente tenga todos los documentos en regla y los vehículos suficientes para su operación y transporte.

En todo caso, estas cargas serán de operación directa, no pudiendo permanecer en la zona de primera línea de muelle más allá del tiempo necesario para su traslado.

Art. 72.- Anuncio Previo de las Mercaderías Peligrosas a Bordo de Buques: Los agentes navieros deberán presentar a la APPB, la autorización emitida por la DIRNEA sobre la carga/descarga o tránsito de mercaderías peligrosas conforme a las disposiciones de la Resolución No. 16/98 del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos (CNMMP) y publicada en el R. O. No. 43 del 8/Oct./1998, con anterioridad al arribo y de acuerdo a las normas de este reglamento.

La Autoridad Portuaria podrá negar el permiso de descarga o circulación de estas mercaderías en la zona portuaria, cuando así lo aconseje la seguridad de las personas o de las mercaderías y bienes portuarios.

Si el último puerto de partida está a menos de 24 horas de Puerto Bolívar, se debe informar los posibles cambios surgidos en la lista de cargas peligrosas a la salida del buque de dicho puerto.

El anuncio de cargas peligrosas debe contener la información sobre número, contenido y peso de las piezas individuales con su exacto nombre técnico, número del código de Naciones Unidas (CODE UN) si está disponible, código IMO y para líquidos inflamables el punto de combustión; nombre del buque, consignatario y destino final del combustible; nombre del buque, consignatario y destino final



de las cargas.

Art. 73.- Normas a Cumplir: Se deberán cumplir los requisitos de seguridad y precauciones establecidos por Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, y de acuerdo con las directivas emanadas por la DIRNEA, en especial los siguientes:

- a) Se deberá informar con anticipación la llegada de mercadería peligrosa al OPIP y JOP;
- b) Permitir la verificación del almacenamiento e inventario de mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas que se encuentran dentro de la instalación portuaria;
- c) Permitir las inspecciones físicas en patios y bodegas donde se encuentra la mercancía peligrosa;
- d) Acatar las disposiciones y medidas tomadas de acuerdo al nivel de protección vigente en la IP;
- e) La seguridad y cuidado de las cargas peligrosas almacenadas en la entidad portuaria, correrán exclusivamente a cargo del OPC;
- f) Toda pérdida, daño o accidente en conexión con las mercancías peligrosas deberá ser informada de inmediato al OPIP y JOP; y,
- g) No se podrá almacenar la mercancía peligrosa en lugares no establecidos previamente por APPB.

Art. 74.- Competencia de los Responsables de la Instalación Portuaria para la Admisión y Operaciones de Mercancías Peligrosas: El Jefe de Operaciones en coordinación con el responsable de seguridad integral de la instalación portuaria, corresponde la admisión de las mercancías peligrosas en la zona de servicio, así como:

- a) Determinar en función de la capacidad de su instalación y lo que regula el presente reglamento, las categorías y cantidades de mercancías peligrosas que podrán entrar en la citada zona por vía marítima o por vía terrestre;
- b) Administrar las áreas para la operación y almacenamiento de mercancías peligrosas;
- c) Regular por medio de procedimientos seguros, el tránsito de mercancías peligrosas en las instalación portuaria; y,
- d) Establecer las medidas complementarias de seguridad laboral, ambiental y de protección física que deben observarse dentro de la instalación portuaria.

Art. 75.- Competencia de las Autoridades: Dependiendo de la naturaleza del producto, las disposiciones deben ser comunicadas tanto a los representantes del sector industrial y comercial afectos, como a la autoridad portuaria designada, al Departamento de Operaciones y Seguridad Integral de la instalación portuaria, que operan mercancías peligrosas y al Capitán del Puerto.

Art. 76.- Limitaciones y Prohibiciones de Cargamentos: En las instalaciones portuarias no se admitirán sustancias que no cumplan las condiciones necesarias para que su transporte y manejo se efectúen con seguridad y que dichas condiciones estén debidamente acreditadas en los documentos para el transporte de mercancías peligrosas prescritos internacionalmente por el código marítimo internacional de mercancías peligrosas, Código IMDG.

- a) El Jefe de Operaciones, en coordinación con el responsable de seguridad integral correspondiente, prohibirán, mediante resolución motivada, el tránsito de mercancías peligrosas en la instalación portuaria si considera que la presencia de las mismas, por sus condiciones, la de su envase o contenedor, el modo de transporte o situaciones circunstanciales de la zona portuaria, pueden suponer un peligro para la salud o integridad de las personas, degradación del medio ambiente o de las propiedades; y,
- b) Queda a criterio del Departamento de Operaciones la prohibición de la admisión de las clases de mercancías peligrosas que por su naturaleza y peligrosidad determinen un riesgo que supere la capacidad operativa o no cuente con la especialidad para su manejo.

Art. 77.- Tránsito o Depósito Temporal: Cualquier mercancía peligrosa que necesite permanecer en la instalación para su reembarque en otro buque, deberá ser previamente gestionado su autorización por parte del Agente Naviero ante el Jefe de Operaciones quien en coordinación con el responsable de seguridad establecerán lo conducente, aplicando las medidas de seguridad



correspondientes.

Art. 78.- Almacenamiento, Apilamiento y Segregación:

El almacenamiento y segregación de bultos con mercancías peligrosas, será ejecutado por los responsables de bodegas, atendiendo los requerimientos de segregación del Código IMDG; de igual forma se procederá con los contenedores y furgones en su ubicación. El responsable de seguridad integral supervisará estas actividades.

SECCION I: DOCUMENTACION

Art. 79.- Anuncio Previo: Con doce horas de anticipación, el propietario o representante legal de la carga a través de su Agente Naviero, remitirá la solicitud de admisión al Jefe de Operaciones y Seguridad Integral de la instalación portuaria. En la misma se especificará la fecha estimada de llegada a la instalación portuaria de mercancías peligrosas, con detalle del correspondiente número de Naciones Unidas, (No. ONU) y nombre técnico, el tipo de embalaje, la cantidad, y peso o volumen unitario y global.

Art. 80.- Medios de Solicitud de Admisión de Mercancías Peligrosas: Además de cumplir con las exigencias de la Autoridad Aduanera, la solicitud de admisión citada en el artículo anterior del presente reglamento podrá ser enviada por medio electrónico o en documento escrito, el que será convenido conjuntamente con el Jefe de Operaciones.

Art. 81.- Autorización de Admisión: En respuesta a la solicitud de admisión, el Jefe de Operaciones en coordinación con el responsable de seguridad integral, elaborará respuesta de solicitud al Agente Naviero en el medio de comunicación convenido, de la aceptación de la mercadería, si la misma puede ser recepcionada y la vía que deberá seguir dentro de la instalación (directa o indirecta). Esta notificación puede realizarse electrónicamente.

Art. 82.- Información Adicional: El propietario de la mercancía peligrosa autorizada para la admisión, a través de su Agente Naviero, deberá presentar al responsable de seguridad integral a la recepción de su producto, la siguiente información:

- a) Nombre del encargado o responsable de emergencias del consignatario o productor;
- b) Teléfono y dirección electrónica del responsable o encargado; y,
- c) Ficha de emergencia de los productos.

SECCION II: OPERACIONES

Art. 83.- Planificación de las Operaciones: Es obligación de toda instalación portuaria realizar planificación de las operaciones portuarias con mercancías peligrosas. La planificación será efectuada por el Jefe de Operaciones en coordinación con el responsable de seguridad integral, debiendo participar los representantes de los sectores involucrados tal como el Agente Naviero, el OPC y la empresa de transporte terrestre. Estas reuniones de planificación deberán documentarse.

Art. 84.- Asignación de Atracaderos: El Jefe de Operaciones Portuarias deberá asignar el atracadero correspondiente para la operación de carga y descarga de mercancías peligrosas, considerando el tipo de embalaje, clase, vía, cantidad de las cargas, etc. El responsable de seguridad integral deberá aplicar las medidas preventivas para su manejo.

Art. 85.- Vía Directa: De acuerdo a las características particulares de la instalación portuaria y de su organización, podrá recepcionar mercancías peligrosas de determinadas clases para su despacho inmediato o vía directa. El listado oficial de las clases o productos aceptados para su despacho directo, será dado a conocer a los usuarios.

Art. 86.- Vía Indirecta: En toda instalación portuaria se establece un periodo máximo de 3 días hábiles de permanencia, a partir de la recepción oficial de aquellas mercancías peligrosas que

reúnan las condiciones necesarias para su almacenaje ó apilamiento.

Si por circunstancias especiales se sobrepasa el tiempo estipulado deberá el Agente Naviero o el propietario de la mercancía, firmar acta de compromiso ante el Jefe de Operaciones Portuarias, para el retiro de la instalación en el menor tiempo posible.

Art. 87.- Comunicación de Inspecciones Aduaneras: Cuando la Autoridad Aduanera necesite realizar la inspección de bultos, contenedores o de un cargamento completo de mercancías peligrosas dentro de la Instalación Portuaria, deberá previamente comunicarlo en forma oficial, tanto al Jefe de Operaciones Portuarias como al responsable de seguridad integral para la toma de medidas de seguridad.

Art. 88.- Señalización en Buques y Otras Embarcaciones en el Puerto de,; Atraque: Los buques mercantes y otras embarcaciones que transporten mercancías peligrosas durante su estadía en el puerto de atraque, deberán tener izada durante el día la bandera color rojo del Código Internacional de Señales y durante la noche, en lugar visible en todo el horizonte, una luz roja de un alcance mínimo de tres millas, situada por encima de las demás luces de a bordo de modo que no pueda confundirse con las de navegación, siempre que la utilización de tales señales no induzcan a confusión o peligro para la navegación aérea o marítima.

Art. 89.- Requerimientos a las Unidades de Transporte Terrestre: Toda unidad de transporte incluyendo su equipo de arrastre, destinados a movilizar mercancías peligrosas, para su autorización de ingreso, egreso y operaciones internas, deberá cumplir con los requerimientos de seguridad establecidos por autoridad competente.

Art. 90.- Registros Estadísticos: El responsable de seguridad integral de cada instalación portuaria que opere mercancías peligrosas, deberá llevar los registros estadísticos correspondientes para el control del volumen de carga, con la cantidad de producto movilizado en unidades del sistema métrico decimal que más correspondan a la naturaleza del producto, clasificado por su respectivo número de Naciones Unidas (No. ONU) y el nombre de los consignatarios o productores en el caso de exportación; así como la relación de accidentes o incidentes que pudieran haberse provocado por esta operación. Dicha información será remitida semestralmente a la Subsecretaría de Puertos.

SECCION III: MEDIDAS DE SEGURIDAD LABORAL

Art. 91.- Equipo para Emergencias: Para atender las posibles emergencias, la instalación deberá disponer como mínimo de:

- a) Una red de hidrantes proporcional al área a cubrir, con suficiente caudal y presión que aseguren en todo momento el suministro de agua;
- b) Una cantidad adecuada de espuma y polvo químico, en función del tráfico de mercancías peligrosas de la instalación;
- c) Equipo de protección especial para el personal que a de aplicar el plan de emergencia;
- d) Areas para facilitar primeros auxilios y asistencia médica inicial;
- e) Equipos y materiales para utilizar en casos de contaminación por derrames;
- f) Unidades de transporte marítimo y terrestre para evacuación de personas y traslado de equipos; y,
- g) Equipo de comunicación especializado.

Art. 92.- Comunicación de Riesgos: El responsable de seguridad integral debe aplicar las medidas preventivas y los procedimientos cuando se realicen operaciones de carga y descarga de mercancías peligrosas. Es su obligación el distribuir y explicar cuando corresponda, a quienes intervienen en la operación los procedimientos y recomendaciones de la hoja o ficha de seguridad de los productos. Asimismo gestionará la capacitación del personal a cargo de dichas actividades, incluyendo a cualquier personal que por razones de trabajo tenga la autorización de ingresar a las áreas de operación con mercancías peligrosas, como gestores aduanales, controladores de carga, mantenimiento de la instalación, etc.



De la misma forma es responsabilidad de todo trabajador que labore dentro de la instalación portuaria, el reportar inmediatamente cualquier incidente que pueda poner en riesgo la salud, el ambiente o bienes; de manera que debe comunicar por la vía más rápida disponible al responsable de seguridad integral o al Jefe de Operaciones cualquier avería en embalaje, derrame o situaciones anormales en mercancías peligrosas.

Art. 93.- Prohibiciones de Actividades y Trabajos riesgosos: En la operación de carga y descarga de mercancías peligrosas, almacenamiento y apilamiento de las mismas, por ser áreas de alto riesgo se prohíbe fumar, el uso de equipos electrónicos, o de cualquier naturaleza que generen chispa, así como la realización en la cercanías de trabajos a llama desnuda o cualquier otra fuente de ignición o de calor, así como el acceso de personas sin autorización. Todas estas indicaciones serán comunicadas por el responsable de seguridad integral a todos los sectores involucrados.

En el caso de transferencias deberá respetarse estrictamente la ruta previamente determinada para los cargamentos con mercancías peligrosas, las cuales serán convenientemente señalizadas.

Art. 94.- Uso de Equipo de Protección Personal: El responsable de seguridad integral es el encargado de supervisar que el personal que participa en las operaciones con mercancías peligrosas cuente con el equipo de protección personal adecuado, de acuerdo a la naturaleza del producto.

Art. 95.- Señalización en Instalaciones Portuarias: Además de la señalización en caso de emergencias y de circulación, las instalaciones deberán estar debidamente señalizadas de manera que se advierta, oriente e informe de los riesgos, para que las operaciones se realicen de manera fluida y con seguridad. La señalización debe ser tanto vertical como horizontal, fija o móvil, siguiendo la normativa internacionalmente aceptada. Debe identificar los riesgos a la salud, al medio ambiente, de incendio, reactividad del producto, etc.

Art. 96.- Ejercicios y Prácticas: La instalación portuaria, a través del responsable de seguridad integral, debe contar con un Plan de Ejercicios en caso de accidentes con mercancías peligrosas, debiendo realizarse simulacros, ejercicios y prácticas, con detalle del cronograma anual de actividades.

SECCION IV: IDENTIFICACION Y OPERACIONES SEGUN EL TIPO DE RIESGO

Art. 97.- Identificación: Toda mercancía peligrosa de importación y exportación estará debidamente marcada, rotulada y etiquetada de conformidad con lo que prescribe el Código IMDG, en la Parte 5 "Procedimientos relativos a la remesa", para que sean fácilmente identificados los riesgos o peligros potenciales, los cuidados y precauciones que su manejo exige.

Queda prohibida la remoción de las etiquetas o rotulados, quedando la Agencia Naviera como responsable de su cumplimiento.

Art. 98.- Condiciones de los Envases/Embalajes: Para evitar dentro de la instalación portuaria, cualquier riesgo proveniente del estado de los envases o embalajes de las sustancias peligrosas, las condiciones de los envases/embalajes deben cumplir con lo exigido por el Código IMDG en su Parte 4 "Disposiciones relativas al embalaje/embañado y a las cisternas", y sus Capítulo 4.1 "Utilización de embalajes y embases; Capítulo 4.2 "Utilización de Cisternas Portátiles y Capítulo 4.3 "Envases para Graneles.

Art. 99.- Admisión Clase 1, Explosivos: La admisión de la clase 1 (explosivos) en la instalación portuaria estará sujeta a las disposiciones generales contenidas en este capítulo. Para el caso de la Subclase 1.1 la admisión se autoriza únicamente a través del despacho directo debiendo cumplir con las normas establecidas.

Art. 100.- Manejo Clase 1: En caso de admitirse productos de la Clase 1, todas sus operaciones



serán supervisadas permanentemente por expertos del correspondiente Ministerio, en coordinación con el responsable de seguridad integral de la instalación y se deberá considerar lo siguiente:

- a) Los explosivos deberán ser cargados o descargados directamente de buque a unidades de transporte terrestre y viceversa. En ningún caso deberán almacenarse sobre el muelle, patios o almacenes;
- b) El manejo simultáneo de distintas divisiones de explosivos, estará terminantemente prohibida;
- c) Para las operaciones con explosivos de un mismo grupo de compatibilidad, podrán efectuarse de acuerdo a lo indicado en el numeral 2.1.2 "Grupos de compatibilidad y claves de clasificación" del Código IMDG; y,
- d) Prohibiciones específicas durante el manejo.

Además, debe de acatarse lo siguiente:

1. Se prohíbe acercar cualquier fuente de ignición o de calor a menos de 50 metros del lugar donde se manipulen;
2. Se prohíbe portar equipos de comunicación que no estén debidamente autorizados por el responsable de seguridad integral;
3. No se permitirá portar cerillos, fósforos, ni encendedores;
4. Estará terminantemente prohibida la toma de combustible por el buque, mientras realice operaciones con explosivos;
5. No se efectuarán en el buque, ni en un radio menor de 50 metros del lugar de operación de las mercancías, trabajos en caliente o reparaciones que exijan el uso de elementos que produzcan fuegos, llamas o chispas.
6. Se prohíbe la utilización de vehículos asignados al transporte de explosivos que no estén provistos de sistemas adecuados para evitar la salida de chispas.

Art. 101.- Admisión Clase 2: Gases comprimidos, licuados o disueltos a presión: Clase 2.1, Gases inflamables; Clase 2.2, Gases no inflamables; y Clase 2.3, Gases tóxicos.

La admisión de esta clase de mercancías peligrosas estará supeditada al cumplimiento de las normativas vigentes.

Art. 102.- Admisión Gases Comprimidos: Serán también de aplicación los preceptos de admisión a los gases comprimidos, entendiendo por tales:

- a) Los que son cargados en estado gaseoso en recipientes cerrados; y,
- b) Los aerosoles de capacidad superior a 1.400 centímetros cúbicos, cuyo gas impulsor o su propia materia, pueden ser inflamables, tóxicos, corrosivos o constituir varios de estos riesgos. Cuando se presenten en cantidades superiores a las eximidas por el Código IMDG, deben cumplir las normas correspondientes a la clase 2.

Art. 103.- Manejo Clase 2: Debe acatarse lo siguiente:

- a) Deben cumplirse todas las medidas de seguridad relativas a la prohibición de fumar y a la utilización de lámparas de seguridad y de alejamiento de toda fuente de ignición o de calor;
- b) Los recipientes de los gases deben preservarse de los rayos solares, manteniéndolos en lugares frescos;
- c) La estiba de recipientes conteniendo gases, efectuarse en lo posible horizontalmente, procurando que no sobresalga la extremidad de ninguno, especialmente en aquellos en que vayan instaladas las válvulas;
- d) Si los recipientes han de situarse sobre el muelle, debe hacerse sobre fondos de madera, evitando golpes;
- e) Si los recipientes o cilindros van en cajas o jaulas, deben ir trincadas, de modo de evitar sus movimientos; y,
- f) Si se trata de gases tóxicos, deben estar alejados de toda clase de productos alimenticios.



Art. 104.- Admisión Clase 3 Líquidos Inflamables: La admisión de esta clase de mercancías peligrosas estará supeditada al cumplimiento de las normativas nacionales que le apliquen.

Art. 105.- Manejo Clase 3: El cumplimiento para la operación de la clase 3 estará supeditado a lo citado en el artículo 103 del presente reglamento.

Art. 106.- Admisión Clase 4, Sustancias Sólidas e Inflamables: Su admisión en el puerto estará supeditada al cumplimiento estricto de las normas que se establecen en las normativas nacionales.

Art. 107.- Manejo Clase 4: Debe de acatarse lo siguiente:

- a) Para esta clase de mercancías debe mantenerse la prohibición estricta de fumar y de que existan fuentes de calor o de ignición en las proximidades;
- b) Evitar todo contacto con agua en las mercancías;
- c) Evitar fricciones e impactos entre objetos que puedan provocar chispas;
- d) Si las mercancías han estado en espacios cerrados, antes de que el personal acceda a su interior se debe ventilar por un período no menor de 30 minutos. En caso de especial concentración de gases, extremar las precauciones sobre fuentes de ignición y de calor y que la primera persona que entre lo haga con aparato de respiración autónoma; y,
- e) Cuando en la carga y descarga de mercancías sólidas a granel o durante la limpieza de las bodegas o por cualquier otra operación a bordo o en tierra, se desprenda polvo de tal carácter y cantidad que pueda ser susceptible de explosión o ignición, el responsable de operaciones portuarias y responsable de seguridad integral dentro de sus respectivas competencias, deben efectuar las acciones de precaución y mitigación necesarias.

Art. 108.- Admisión Clase 5, Sustancias Comburentes y Peróxidos Orgánicos: Para su admisión en la instalación e iniciar su manejo deberá haberse cumplido con la normativa nacional.

Art. 109.- Manejo Clase 5: Debe de acatarse lo siguiente:

- a) Evitar mezclas con materias combustibles. Las mezclas de estas mercancías con materias combustibles pueden inflamarse rápidamente, a veces por simple fricción o choque;
- b) Evitar contactos con ácidos fuertes. Estos contactos pueden provocar violentas reacciones, con emisión de vapores extremadamente tóxicos;
- c) Evitar fuentes de ignición y luces de llama desnuda y alejar toda fuente de calor; y,
- d) Los suelos del muelle deben encontrarse limpios de toda materia combustible y evitar el empleo de trincas o eslingas no metálicas, cuando se manipulen en unidades.

Art. 110.- Admisión Clase 6, Sustancias Tóxicas e Infecciosas: Para su admisión en la instalación portuaria e iniciar su manejo deberá haberse cumplido las disposiciones del Ministerio de Salud Pública.

Art. 111.- Manejo Clase 6: Debe respetarse lo siguiente:

a) Clase 6.1, Sustancias Tóxicas:

- 1. No deben existir en las cercanías cargamentos con productos alimenticios;
- 2. Manipular los bultos, con el máximo cuidado, sin volcarlos ni situarlos sobre otros más frágiles.
- 3. Cuidado especial con aquellas mercancías que lleven, además de la etiqueta de tóxicas, la de inflamables.
- 4. Evitar que el personal se acerque a los bultos más del tiempo imprescindible para su manejo.
- 5. Disponer de trajes, guantes y botas resistentes a la corrosión y de protección facial,

b) Clase 6.2, Sustancias Infecciosas



Aplicar lo prescrito en el inciso inmediato anterior de este artículo, más las siguientes normas:

- a) No deben participar en estas operaciones personas que padezcan erupciones, úlceras o cortes en la piel;
- b) No se debe beber ni comer en las proximidades de estas mercancías; y,
- c) Debe disponerse de lugares donde el personal pueda cambiarse de ropa y lavarse al terminar la operación.

Art. 112.- Admisión Clase 7, Materiales Radioactivos: Para la admisión en la instalación portuaria de mercancías de esta clase, se deberá contar con autorización expresa del Ministerio de Energía y Minas.

Art. 113.- Operaciones con Productos Clase 7: Para realizar cualquier tipo de operaciones con sustancias clasificadas en la Clase 7, o cualquier tipo de equipo que contenga sustancias radioactivas, deberá regirse a las disposiciones emanadas del Ministerio de Energía y Minas.

Art. 114.- Admisión Clase 8, Sustancias Corrosivas: La admisión de esta clase de mercancías peligrosas a las instalaciones portuarias estará sujeta a lo estipulado y preceptuado en este capítulo.

Art. 115.- Manejo Clase 8: Debe de acatarse lo siguiente:

- a) No tocar ni manipular bultos que presenten goteo o derrame;
- b) Mantener estos bultos lejos de productos alimenticios y de los susceptibles de incendio o explosión;
- c) Mantener la prohibición de fumar y la no presencia de fuentes de ignición o de calor en las cercanías; y,
- d) Disponer de trajes, guantes y botas resistentes a la corrosión y de protección facial.

Art. 116.- Admisión Clase 9, Sustancias y Artículos Peligrosos Varios: La admisión de esta clase de mercancías peligrosas a la instalación portuaria estará sujeta a lo estipulado y preceptuado en las normas del Ministerio de Medio Ambiente y otros que apliquen en función de la naturaleza de los productos.

Art. 117.- Manejo Clase 9: Debe de acatarse lo siguiente:

- a) No manejar bultos defectuosos o que presenten severos daños en su embalaje;
- b) Mantener la prohibición de fumar y la no presencia de fuentes de ignición o de calor en las cercanías;
- c) Procurar su alejamiento en su almacenaje o apilamiento de drenajes o de conducción de aguas fluviales; y,
- d) Con las mercancías irritantes y con los asbestos, planificar la operación para evitar la formación de polvos.

SECCION V: HIDROCARBUROS, GASES LICUADOS Y PRODUCTOS QUIMICOS A GRANEL

Art. 118.- Admisión de Hidrocarburos, Gases Licuados y Productos Químicos a Granel: La admisión de esta clase de mercancías peligrosas a la instalación portuaria estará sujeta a lo estipulado y preceptuado en el presente reglamento, las normas del Ministerio de Energía y Minas y otros que apliquen en función de la naturaleza de los productos.

Art. 119.- Operación Hidrocarburos, Gases Licuados y Productos Químicos a Granel: La operación con productos peligrosos transportado como graneles líquidos, debe realizarse de acuerdo a la planificación establecida y ajustarse a los cambios que puedan derivarse de las inspecciones y supervisión permanente durante la misma. Debiendo cumplir como mínimo con lo siguiente:



- a) Previo al inicio de las operaciones el responsable de seguridad integral con el representante del buque comprobarán que todos los sistemas de control, de emergencia, de cierre y sistemas de alarma funcionan correctamente y redactarán un documento que demuestre su funcionamiento;
- b) El responsable de seguridad integral asignará supervisores que comprueben que estén instalados los equipos contra posibles derrames en agua o en tierra, tales como barreras de contención alrededor del buque, barreras y toallas absorbentes en tierra, así como contar con el plan de emergencia y los equipos e insumos de prevención considerados en el mismo y aislar el lugar de la operación;
- c) Cercano a la operación del buque deberá izarse una bandera color rojo, como medio de advertencia a todos los que participan en la misma. Así como una luz que emita el mismo color en las jornadas nocturnas;
- d) Establecer la prohibición estricta de fumar, llevar cerillos o encendedores; de ser necesario utilizar como alumbrado supletorio solamente lámparas de seguridad de tipo apropiado;
- e) Los equipos de comunicación a utilizar en las operaciones de carga y descarga de esta clase de mercancías peligrosas deben ser de tipo antichispa; y,
- f) En las operaciones de carga y descarga por medio de mangueras o brazos se deberán mantener tensas las amarras, con objeto de evitar movimientos del buque y en consecuencia, la rotura de las mismas.

Art. 120.- Mangueras, Tuberías y Líneas de Carga: Las mangueras flexibles deben cumplir con las siguientes condiciones:

- a) El coeficiente de seguridad no debe ser menor que cinco veces la máxima presión de trabajo que ha de soportar;
- b) Las mangueras y tuberías deben estar indeleblemente marcadas de modo que se pueda identificar para que producto pueden ser utilizadas, su presión máxima de trabajo, la fecha y la presión de la última prueba, y si puede ser utilizada a temperatura distinta de la del ambiente, en cuyo caso deben figurar en la marca las temperaturas máximas y mínimas de servicio;
- c) Deben utilizarse sólo mangueras que estén debidamente certificadas por el Ministerio de Energía y Minas;
- d) Después de cada utilización, la manguera debe ser purgada y drenada de las mercancías peligrosas que pueda contener y en el caso de que se deje en la instalación, los extremos deben ser tapados adecuadamente, para prevenir escape de vapores o entrada de aire;
- e) No deben ser utilizadas más que para una sola clase de mercancías peligrosas o para aquellas que sean compatibles teniendo en cuenta, además, la temperatura de operación;
- f) Las líneas de carga del buque y las tuberías de carga deben ser eléctricamente continuas y conectadas a tierra; y,
- g) Las mangueras conectadas al sistema de tierra o buque deberán estar conectadas eléctricamente a tierra o buque, respectivamente.

Art. 121.- Inspección Durante las Operaciones: El Jefe de Operaciones y el responsable de seguridad integral, dentro de sus respectivas competencias, deberán asegurarse de:

- a) Realizar inspección en el sistema de tuberías, mangueras y equipos, para evitar toda posibilidad de fugas y proceder adecuadamente si este caso se presenta;
- b) El personal asignado aplica rigurosamente el Plan de operaciones establecido; y,
- c) No permitir que durante la operación de las mercancías peligrosas líquidas se realicen operaciones de aprovisionamiento del buque.

Art. 122.- Final de las Operaciones: El Jefe de Operaciones y el responsable de seguridad integral, dentro de sus respectivas competencias, deben asegurarse que al término del trasiego de los graneles peligrosos líquidos, las válvulas de descarga y las de los tanques receptores están cerradas y que se han aliviado las tuberías de presiones residuales, salvo que para las operaciones particulares del buque, dichas válvulas deban permanecer abiertas.

Comprobar que quede instalada la brida ciega en las conexiones de tierra y buque.



SECCION VI: OPERACION DE CONTENEDORES, ISOTANQUES Y CISTERNAS CONTENIENDO MERCANCIAS PELIGROSAS

Art. 123.- Operaciones de Llenados o Vaciados de Contenedores: Para la realización de operaciones de llenado, vaciado o revisión aduanera de contenedores con mercancía peligrosa, deberá existir notificación con suficiente tiempo de anticipación del Agente Naviero o el propietario del producto, al Jefe de Operaciones y el responsable de seguridad integral de la instalación, para que realicen la planificación respectiva y coordinación de actividades. Si no se cumple con lo indicado anteriormente no se autorizará efectuar estas operaciones.

Art. 124.- Operación de Contenedores, Isotankes, Cisternas conteniendo mercancías peligrosas: El Jefe de Operaciones y el responsable de seguridad integral en forma conjunta con el Agente Naviero y/o propietario del producto, deberán comprobar y tomar en cuenta:

- a) Que estas unidades no muestran señales de derrames ni goteos, ni se observan deformaciones en el exterior que puedan afectar a su estructura;
- b) Que estén provistos de los rótulos correspondientes y si se trata de contenedores deben llevar la relación de las mercancías peligrosas que contienen, adosadas a sus puertas;
- c) La operación de los contenedores cargados con mercancías peligrosas, se realizará con spreaders con el objeto de evitar golpes, inclinaciones y esfuerzos anormales sobre su estructura;
- d) No deben apilarse isotankes conteniendo gases licuados unos sobre otros;
- e) El Jefe de Operaciones no permitirá que persona alguna pueda abrir o entrar en un contenedor; abrir las válvulas de una cisterna o isotankes, sin la supervisión del responsable de seguridad integral, quien aplicará las medidas preventivas correspondientes;
- f) Los contenedores o isotankes que hubieran transportado mercancías peligrosas y no hayan sido sometidos a limpieza, serán manipulados como llenos y conservarán los rótulos y etiquetas del producto; y,
- g) Los contenedores y furgones en que se hayan transportado mercancías peligrosas, deberán estar limpios, sin contaminación de producto, ni etiqueta alguna, previa a su ingreso en la instalación.

Art. 125.- Segregación de Contenedores, Isotankes: Al apilar contenedores, cisternas, isotankes con mercancías peligrosas, habrán de separarse entre sí según las clases que contengan, manteniendo las distancias que se señalan a continuación:

Clave 1. No es necesaria separación alguna.

Claves 2 y 3. El espacio entre ambos contenedores debe ser el correspondiente a una distancia similar a la longitud del contenedor.

Clave 4. Una separación no inferior a 24 metros.

Salvo para las clases 1 y 7, no será necesaria separación alguna, si los contenedores o cisternas se encuentran sobre un camión, o sobre plataformas con ruedas con tractor disponible para evacuarlos rápidamente.

Clave *. Por referirse exclusivamente a explosivos, cuyo almacenamiento en las instalaciones esta reducido a la división 1.4 municiones de seguridad, no son efectos de este capítulo.

Clave X. No se establece recomendación general. Consúltese en cada caso la ficha del Código IMDG correspondiente.

SECCION VII: PLANES DE EMERGENCIAS Y DE CONTINGENCIA

Art. 126.- Planes de Emergencia: En la instalación portuaria, los planes de emergencias se ejecutarán de conformidad con lo dispuesto en el Plan de Protección de Instalaciones Portuarias (PPIP), autorizado por la autoridad designada.



Art. 127.- Planes de Contingencia: En la instalación portuaria, los planes de contingencias se ejecutarán de conformidad con lo dispuesto en el Plan de Protección de Instalaciones Portuarias (PPIP) autorizado por la autoridad designada.

SECCION VIII: CAPACITACION Y CERTIFICACION

Art. 128.- Capacitación y Formación Especializada: Deben recibir capacitación y adiestramiento relacionadas con las disposiciones de este reglamento y los riesgos que implican las operaciones con mercancías peligrosas los trabajadores y supervisores que intervienen directamente en las operaciones de revisión, manejo, almacenaje o transporte de mercancías peligrosas o que dentro de sus funciones está el marcado o etiquetado, resguardo o que en general las personas que supervisan, mueven o manipulan, efectúan operaciones de carga de bultos de mercancías peligrosas en vehículos de transporte o para graneles o en contenedores.

La Autoridad Portuaria, debe preparar y actualizar en forma sostenida eventos de capacitación orientada al personal que interviene en estas actividades de manera que se cumpla con lo indicado en el Capítulo 1.3 "Capacitación" del Código IMDG.

La formación se complementará periódicamente con actividades de reentrenamiento en los métodos y procedimientos para evitar accidentes, utilización de los elementos básicos para la atención de emergencias y la forma de evitar la exposición a los riesgos que presentan las diferentes clases de mercancías peligrosas. En este mismo renglón está la realización de eventos de información y actualización derivados de los cambios o enmiendas que pueda tener el Código IMDG.

Art. 129.- Certificación para Personal: El personal referido en el artículo anterior de este reglamento, deberá contar con un certificado que acredite haber realizado con aprovechamiento los cursos en la medida de sus responsabilidades. La autoridad designada será la responsable de establecer todo lo concerniente a su implementación y seguimiento.

Art. 130.- Provisiones: Las medidas de protección, relativas a la entrega de provisiones del buque, tienen por objeto:

- Evitar la manipulación indebida.
- Evitar que se acepten provisiones para los buques que no se hayan pedido.
- Evitar que se acepten provisiones para los buques sin su respectiva inspección previa.
- Garantizar la comprobación de la integridad del embalaje y de las provisiones para el buque, a través de las inspecciones de la Policía Antinarcóticos.
- Garantizar que los vehículos utilizados para las entregas sean registrados y vayan acompañados dentro de la IP.

Art. 131.- Normas a Cumplir:

- a) Presentar el requerimiento de provisiones del Capitán del buque o de la agencia naviera al SPIP;
- b) Permitir la revisión del documento especificando la composición de la remesa en idioma español, datos de conductor, documento de identidad y matrícula del vehículo;
- c) Permitir las inspecciones y registros de las provisiones que ingresan en el vehículo;
- d) Acceder a que todo vehículo con provisiones sea escoltado con el guardia motorizado al edificio de Policía Antinarcóticos y a la entrega de provisiones al buque;
- e) Permitir que la Policía Antinarcóticos inspeccione las provisiones de acuerdo al análisis de ellos;
- f) Entregar la documentación luego de que se efectuó el aprovisionamiento a los buques; y,
- g) Acatar las disposiciones y medidas tomadas de acuerdo al nivel de protección vigente en la IP.

Art. 132.- Control de Equipaje no Acompañado: Tomando en cuenta el índice estadístico con el que cuenta la IP, no han arribado buques de pasajeros, por tal motivo esta sección no aplica a APPB, sin embargo es necesario contar con normas básicas en el caso de que este tipo de naves arriben a la IP, considerando lo que dictamina el código PBIP en la parte B, artículos 16.38 al 16.44.



Art. 133.- Normas a Cumplir:

- a) Demostrar que el equipaje no acompañado pertenece a dicho tripulante;
- b) Permitir la revisión del equipaje no acompañado por el personal de seguridad con los equipos y medios disponibles; y,
- c) Acatar las disposiciones y medidas tomadas de acuerdo al nivel de protección vigente en la IP.

Art. 134.- Vigilancia de la IP: A continuación se describe medidas y procedimientos que permiten vigilar en todo momento la IP conforme a los requerimientos establecidos en los artículos 16.49 al 16.54 en la parte B del código PBIP:

- a) Toda persona o vehículo está sujeto a revisión y verificación por parte del personal de seguridad las 24 horas del día;
- b) Todo vehículo deberá estar estacionado en los lugares que su autorización contemple;
- c) Portar la respectiva tarjeta de identificación y estar en los lugares a los cuales está autorizado;
- d) Respetar las señales de tránsito dentro de la instalación portuaria;
- e) Apoyar en las prácticas o ejercicios que se desarrollen en APPB; y,
- f) Acatar las disposiciones y medidas tomadas de acuerdo al nivel de protección vigente en la IP.

Art. 135.- Prohibiciones:

- a) La presencia de personas, vehículos y embarcaciones ajenas a las operaciones en la instalación portuaria;
- b) Todo acto público que provoque la paralización de las operaciones dentro de la instalación portuaria;
- c) Ingerir o comercializar bebidas alcohólicas y sustancias estupefacientes dentro de la instalación portuaria;
- d) La presencia de taxis y menores de edad que no justifiquen su presencia en la IP;
- e) Las actividades o prácticas que representen riesgos para la integridad, a la propiedad de las personas, las construcciones, instalaciones, medios de transporte y movilización de cargas, objetos y cualesquiera otros bienes que se encuentren en el recinto portuario que no formen parte del mismo;
- f) Fumar en los muelles, bodegas u otras facilidades portuarias, bajo la jurisdicción de la autoridad portuaria. El área de prohibición en los muelles comenzará a una distancia de 15 metros de la primera línea de los mismos;
- g) Fumar en la cubierta o bodega de cualquier barco acoderado a un muelle del puerto o abarloado a otro buque, así como tirar cualquier objeto encendido desde un buque;
- h) Colocar cualquier obstáculo que constituya impedimento para el normal uso o funcionamiento de elementos, equipos y aparatos contra incendios en cualquier muelle o lugares en donde actúen estos;
- i) La remoción o rotura de los precintos en las mangueras contra incendio o tomas contra incendio en los muelles y demás zonas portuarias o el uso del agua de dichas mangueras o tomas, para otros propósitos que no sean el de extinguir un fuego. El operador o cualquier persona que esté en conocimiento de dichos sucesos, deberá informar inmediatamente al JOP;
- j) El almacenamiento de combustibles, destilados o cualquier producto líquido derivado del petróleo, excepto aceites lubricantes;
- k) Permitir el recibo de combustibles destilados o productos líquidos derivados del petróleo en el muelle, con destino a/o procedente de un buque atracado, a vehículos cuya permanencia en el muelle sea durante la noche o su ubicación esté próxima a: algodón, harina, fruta o cualquier carga inflamable, contaminante o sensible a su contacto;
- l) Que estén ubicados en los muelles, mercaderías, bultos o envases con filtraciones cuyo destino sea el embarque o la procedencia de un desembarque;
- m) Se negará el estacionamiento de camiones con carga o sin ellas en los muelles, cuando no existan operaciones que involucren sus servicios;
- n) No se permitirá el acceso de equipos dotados con motor o motores abastecidos por combustibles derivados del petróleo, cuando su permanencia en el muelle sea innecesaria para el funcionamiento



del puerto o del buque, debiendo poseer un certificado vigente de inspección técnica emitida por la Autoridad Portuaria;

- o) Se restringe de operar cualquier vehículo o equipo en cualquier muelle o lugar del puerto, cuando aquello interfiera en la eficiencia de las operaciones;
- p) No se permitirá el estacionamiento a vehículos particulares o de alquiler en el delantal de los muelles a excepción de los que por sus labores de entrega de vituallas y suministros podrán acceder al mismo y deberán cumplir con lo que establece la guía de tránsito;
- q) El encendido de chimeneas, sopladores, caños de escape, etc. Que emitan un humo denso en cualquier buque, instalación, vehículo o medio de movilización de cargas; y,
- r) No se podrá obstruir los muelles con herramientas de operación o estiba, equipos, vehículos o cualquier material u objeto que no forme parte de la carga.

El incumplimiento del literal r) de este artículo, a partir de las 2 horas de aviso dado por el OPIP o JOP a los responsables de los bienes, acarreará el movimiento y almacenamiento de los mismos y el inicio de procedimiento para su declaración como bienes abandonados y su enajenación. Cualquier costo o reclamación de terceros que se derivare de estas operaciones, será por cuenta del responsable de los bienes objeto del procedimiento:

- a) El realizar reparaciones y mantenimiento a la maquinaria dentro del recinto portuario está terminantemente prohibido, cuando se trate de máquinas de buque deberá esta ser autorizada previamente por la autoridad marítima;
- b) La entrada a las instalaciones portuarias de vehículos terrestres que derramen gasolina y/o aceite, que lleven el motor destapado o que lancen gran cantidad de humo por el tubo de escape; y,
- c) Realizar operaciones de paletizado de banano, desconsolidación de contenedores o apertura de carga suelta, en los delantales de los muelles en espigón o marginales.

Si no existe una previa autorización del JOP y de la DIRGOR, otorgada por escrito, para cada acción en concreto de trabajos en soldadura eléctrica u oxiacetilénica o el ejercicio de otras tareas que involucren llamas o producción de calor en los muelles, los buques atracados a ellos o abarloados a otros atracados o dentro de los depósitos, serán prohibidas dichas acciones y además la autorización deberá ser expuesta en lugar visible en la zona donde se desarrollen los trabajos.

Una vez obtenida la autorización deberá ser entregada al área de protección para que sean supervisadas las normas de seguridad.

Art. 136.- Las normas y reglamentos enmarcados en la seguridad de las operaciones que dicte la entidad portuaria se las aplicará a través del área de protección conforme a los procedimientos establecidos en el Plan de Protección de la instalación portuaria:

- a) Los buques atracados a los muelles conforme al Código Internacional PBIP deberán tener o contratar el personal de seguridad, ante lo cual APPB no se responsabiliza por ningún tipo de pérdida o acto delictivo dentro del buque;
- b) Los agentes navieros y operadores portuarios deberán organizar al personal que está a su cargo, especialmente cuando el buque se encuentra en maniobra de desembarque, para evitar la filtración de personas no deseadas; y,
- c) Todo buque atracado al muelle y que necesite realizar algún tipo de reparación en la maquinaria, excepto los remolcadores, deberán obtener previamente la autorización de la autoridad marítima y del Departamento de Operaciones de APPB.

CAPITULO VI NORMAS DE SEGURIDAD INDUSTRIAL

Art. 137.- Normas de Seguridad Industrial para el Personal que Labora en el Puerto:

- a) El personal que labora en las instalaciones de APPB deberá llevar la vestimenta apropiada que proteja la integridad física de los mismos, esto es: calzado, guantes, uniformes y cascos de



seguridad, chaleco reflectivo (todo el personal), cinturón antilumbago, dependiendo de la actividad que realiza;

b) Para su identificación los cascos deberán llevar el logotipo de la empresa a la que pertenecen así como la identificación otorgada por APPB, en un lugar visible de su vestimenta; y,

c) Todo el personal que labora en APPB deberá llevar su respectivo color de casco el cual se detalla a continuación:

USUARIOS COLOR

FUNCIONARIOS, JEFES, AGENTES
NAVIEROS, SUPERVISORES BLANCO

PERSONAL DE SEGURIDAD Y
GUARDIAS AZUL

ESTIBADORES
ESC: PINTORES, ALBAÑILES NARANJA

OPERADORES DE MAQUINA,
PERSONAL DE MANTENIMIENTO,
CONTRATISTA AMARILLO

ELECTRICISTAS ROJO..

Art. 138.- Normas de Seguridad para las Maquinarias y Equipos Portuarios:

a) La maquinaria y equipo portuario como top loaders, montacargas, straddle carriers, grúa, cabezales, etc. deben estar operativos con todas las normas de seguridad industrial tales como: luces delanteras, luces posteriores, luces de operación, alarma sónica lumínica de retroceso, identificación de la empresa, número de la máquina y revisión de sellos de los sistemas hidráulicos, además todos los operadores de la maquinaria deberán portar las credenciales de operador debidamente actualizadas y en un recuadro de 60 cm. x 15 cm, el logotipo de la compañía y, el número de secuencia de la maquinaria;

b) La maquinaria y equipo de los OPC que sean permisionarios, de su propiedad o a uso de los mismos, deberán permanecer guardada en los diferentes patios y bodegas a cargo de ellos; en el caso de los OPC;

c) Que no dispongan espacio para parqueo, deberán permanecer en un gran lugar destinado para el efecto por la APPB cuya administración será adjudicada mediante concurso público a un OPC matriculado y autorizado a operar por la APPB; y,

d) La contratación y mantenimiento al día de las pólizas de seguros que requiera la autoridad portuaria para la cobertura de riesgos y responsabilidades. La falta de mantenimiento al día de las pólizas de seguro dará lugar a la suspensión inmediata de las actividades en el puerto.

CAPITULO VII

NORMAS DE SEGURIDAD AMBIENTAL

Art. 139.- Mitigación del Impacto Ambiental: El Departamento de Protección de APPB mantendrá un monitoreo constante de sus instalaciones y particularmente de las aguas del estero Sta. Rosa, con la ayuda del Circuito Cerrado de Televisión (CCTV). Para la mitigación del impacto ambiental se procederá de la siguiente manera:

En primera acción, la APPB, activará el Plan Local de Contingencia a través del Departamento de Protección con el personal y medios necesarios procederá a controlar la contaminación.

Simultáneamente se procederá a la toma de muestras del agua contaminada, así como de los tanques del o los presuntos causantes de la contaminación. Las tomas de muestras serán



responsabilidad de la DIRGOR para su respectivo análisis y comparación de resultados.

Los gastos incurridos por APPB en la mitigación del impacto ambiental deberán ser asumidos por el armador del buque o agencia que lo representa. Lo anterior es sin perjuicio del resultado de las acciones legales correspondiente.

El juzgamiento de las infracciones por contaminación por hidrocarburos y otras sustancias tóxicas en las aguas colindantes a los muelles de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, es jurisdicción y competencia de la DIRGOR, conforme a las disposiciones contenidas en la Sección del Control y Prevención de la Contaminación de las costas y aguas nacionales producida por hidrocarburos añadida al Código de Policía Marítimo.

Art. 140.- Fumigaciones:

- a) No se realizará ningún trabajo de fumigación en el área portuaria sin antes, los responsables presenten un preaviso ante el JOP, con 10 días de anterioridad, para su aprobación. La solicitud será presentada ante el JOP y al Supervisor de Protección, quien notificará de inmediato a la DIRGOR. La autorización o denegación conjunta de ambas autoridades deberá comunicarse a los solicitantes en el plazo máximo de cinco días;
- b) Por ningún motivo se realizará actividades no programadas, ni la utilización de productos que no hayan sido detallados en el preaviso: como el lugar, día y hora de la fumigación, zona de influencia y precauciones especiales a guardar, con sus efectos inmediatos y secundarios por intoxicación con los productos a utilizar y su tratamiento o médico;
- c) Se aplicará las medidas pertinentes quien no cumpla con las normas nacionales y locales relativas a la fumigación; y,
- d) No se podrá iniciar la fumigación sin la autorización escrita de las autoridades antes mencionadas, debiendo seguirse sus indicaciones en cuanto a la señalización de la actividad y su zona de influencia.

En el caso de urgente necesidad de fumigación, solicitada por las autoridades sanitarias, el JOP aplicará un procedimiento especial de emergencia, notificando a la DIRGOR, para proceder de inmediato a la fumigación.

Se sancionará si se comprobara que la emergencia se derivó de condiciones imputables a omisión o negligencia de los responsables. Esta actividad la realizarán exclusivamente empresas calificadas y con experiencia.

Art. 141.- Contaminación del Area Portuaria, Basuras y Desperdicios: Sin perjuicio de que la APPB establezca los oportunos mecanismos para limpieza y recogida de residuos y de la responsabilidad de quienes operan en los muelles, expresada en el artículo 57 de este reglamento, todos los relacionados con la actividad portuaria deberán respetar los contenidos de la Convención Internacional para la Prevención de Polución de los Buques (MARPOL) en especial los anexos I y V.

Para los propósitos aquí mencionados, el Armador, la agencia naviera o el Capitán del buque, deberá contratar este servicio con empresas matriculadas por la Subsecretaría de Puertos y autorizadas por la APPB, las mismas que deberán estar equipadas con los vehículos y medios adecuados anticontaminantes y que estén garantizando su destino final de evacuación en los sitios autorizados por la Ilustre Municipalidad de Machala.

Para poder cumplir los requerimientos marítimos y de comercio a través del puerto, la Autoridad Portuaria deberá disponer de una lista actualizada de empresas idóneas, contratadas para la recepción de desperdicios y su disposición final.

Estas empresas deberán disponer de facilidades de recepción de residuos acordes con los requerimientos de su actividad y los específicos contenidos en sus cláusulas contractuales.



Para residuos especiales dispondrá la APPB las medidas correspondientes y será obligatorio su retiro inmediato del puerto.

Art. 142.- Control de Derrame de Hidrocarburos: El objetivo principal es adoptar las acciones inmediatas tendientes para la reparación, recuperación y/o limpieza necesarias del área afectada.

Las medidas preventivas para evitar un derrame de hidrocarburos son las siguientes:

- a) Verificar el perfecto funcionamiento de los equipos de control de derrame;
- b) Realizar patrullajes por todas las áreas de la IP;
- c) Patrullaje de DIRGOR por el espejo de agua de la IP; y,
- d) Monitorear todas las áreas de la IP, incluidos las áreas de fondeadero y espejo de agua, por medio del CCTV.

Para el control del derrame se adoptarán las siguientes medidas:

- a) Detección del derrame;
- b) Informar el incidente;
- c) Determinar el tipo, tamaño y condiciones de derrame de hidrocarburos;
- d) Disponer el seguimiento del incidente por medio del CCTV;
- e) Activar la alarma de derrame de hidrocarburos;
- f) Comunicar la situación a la SEPROM;
- g) Reunir la brigada de derrame de hidrocarburos;
- h) Comunicar a la DIRGOR;
- i) Comunicar a las ESC para solicitar apoyo;
- j) Transporte y despliegue de los equipos de recuperación;
- k) Almacenamiento del hidrocarburo derramado;
- l) Mantener informada a la SEPROM de la situación;
- m) Se controla el incidente y se reporta la situación a la SEPROM; y,
- n) Medidas en caso que el derrame sea en tierra.

Art. 143.- Evacuación de Aguas Servidas: La evacuación de aguas servidas de cualquier tipo en el recinto portuario, está estrictamente prohibida y será considerada como una infracción grave.

Lo anterior es sin perjuicio de la competencia y de las sanciones, que la DIRNEA, en las aguas jurisdiccionales nacionales, pueda imponer.

Art. 144.- Descarga de Lastre o Desperdicios: La descarga de lastre, residuos de sentinas, desperdicios, basura, escombros o cualquier tipo de residuos en las aguas de la zona portuaria, canales de acceso y circulación, está estrictamente prohibida. El incumplimiento de esta disposición será controlada por el Departamento de Protección quien informara al JOP y a la DIRGOR; para la sanción correspondiente de conformidad con las leyes y reglamentos.

La evacuación de este tipo de contaminantes por medios terrestres dentro de las instalaciones portuarias, serán realizadas a través de las empresas de servicios complementarios, matriculadas en la Subsecretaría de Puertos y autorizadas por la APPB, especializadas para el efecto y actuar según las disposiciones de la convención MARPOL, regulaciones de la APPB y demás disposiciones legales pertinentes.

CAPITULO VIII EMERGENCIAS

SECCION I: DETECCION DE EXPLOSIVOS

Art. 145.- Normas a Seguir: El objetivo principal es realizar un control efectivo en los accesos y áreas de la IP para evitar el ingreso de explosivos que atenten con la integridad de las personas, buques e

infraestructura de la entidad, de acuerdo a las siguientes normas a seguir:

- a) Permitir la inspección con equipos de detección a los vehículos en el acceso vehicular y en las diferentes áreas de la IP;
- b) Acatar las disposiciones del personal de protección en todo momento; y,
- c) Acatar las disposiciones y medidas tomadas de acuerdo al nivel de protección vigente en la IP.

SECCION II: CONTROL DE INCENDIO

Art. 146.- El objetivo principal es controlar el incendio en forma oportuna a fin de minimizar el impacto del mismo, a fin de proteger la integridad física del personal, la imagen, las operaciones, los bienes e infraestructura de la IP.

Art. 147.- Señal de Incendio: Si ocurriere un incendio a bordo de cualquier buque surto en el puerto, deberá hacer sonar su sirena o silbato, con largos toques de duración de cuatro a seis segundos cada uno. Dicha señal debe ser repetida a intervalos para atraer la atención, sin perjuicio de la utilización adicional de cualesquiera otros medios para reportar el incendio y actuar de acuerdo con las normativas al respecto:

- a) Evacuar el área del siniestro y las aledañas para evitar daños a la integridad física de los usuarios;
- b) Acatar las disposiciones del personal de protección en todo momento;
- c) Acatar las disposiciones y medidas tomadas de acuerdo al nivel de protección vigente en la IP;
- d) Brindar información sobre las causas del siniestro después del incidente para establecer responsabilidades; y,
- e) Informar oportunamente sobre el incidente a los responsables de la seguridad para prevenir daños mayores a la protección marítima.

SECCION III: SABOTAJE

Art 148.- En caso de sabotaje se deberá aplicar de inmediato las medidas necesarias para controlar el incidente:

- a) Permitir la inspección con equipos de detección a los vehículos y personas en el acceso vehicular y en las diferentes áreas de la IP;
- b) Brindar información oportuna sobre cualquier acontecimiento o comportamiento inusual de usuarios al personal de protección;
- c) Acatar las disposiciones del personal de protección en todo momento; y,
- d) Acatar las disposiciones y medidas tomadas de acuerdo al nivel de protección vigente en la IP.

SECCION IV: DETECCION DE SUSTANCIAS PROHIBIDAS

Art. 149.- El objetivo principal es realizar un control efectivo en los accesos para evitar el ingreso de sustancias prohibidas a la IP, que atenten contra la imagen de la entidad, de acuerdo a las siguientes normas:

- a) Permitir la inspección con equipos de detección a los vehículos en el acceso vehicular y en las diferentes áreas de la IP;
- b) Se prohíbe recibir cualquier clase de encargo de parte de otro usuario, cuyo contenido sea desconocido;
- c) Acatar las disposiciones del personal de protección en todo momento; y,
- d) Acatar las disposiciones y medidas tomadas de acuerdo al nivel de protección vigente en la IP.

SECCION V: DETECCION DE POLIZONES

Art. 150.- Las medidas para la detección de polizones se efectuarán en coordinación con el Departamento de Protección y la DIRGOR, son las siguientes:

1. Las 24 horas antes del zarpe se extremarán las medidas de seguridad sobre el ingreso de trabajadores.
2. Dos horas antes del zarpe se verificará que todo trabajador haya salido del buque y se pasará una inspección de las áreas susceptibles a ocultar polizones, en coordinación con la DIRGOR, el área de protección, empresa de servicios complementarios contratados y Capitán del buque.
3. La DIRGOR dispondrá de una embarcación que custodie el buque desde el zarpe hasta la boya de mar.
4. Se realizarán patrullajes permanentes en el recinto portuario, inspección de documentos, bodegas e inspecciones de carga, en la que las diferentes empresas están obligadas a dar facilidades al área de protección para realizar el operativo.
5. La DIRGOR realizará patrullaje marítimo permanente en el canal y en el delantal de los muelles.
6. Todos los usuarios serán registrados por el personal de guardia que se encuentra en la parte baja de la escala, dándose cumplimiento a las medidas adicionales de protección establecidas en el Código PBIP.
7. Monitoreo permanente del CCTV desde el atraque hasta el zarpe de los buques, en los muelles y espejo de agua.

Art. 151.- Normas a Seguir:

- a) Acatar las disposiciones del personal de protección en todo momento;
- b) Acatar las disposiciones y medidas tomadas de acuerdo al nivel de protección vigente en la IP;
- c) Permitir el registro y verificación de identidad de todos los usuarios en cualquier área de la IP;
- d) En los buques de riesgo todo el personal deberá utilizar el brazalete de identificación al abordar dicho buque;
- e) Todo el personal que ingrese al buque de riesgo deberá constar en el listado de operadores autorizados a laborar en el buque; y,
- f) Al momento de terminar las labores todo el personal deberá entregar su brazalete al personal de guardia que se encuentra en la escala.

SECCION VI: DETECCION DE ROBO

Art. 152.- El objetivo principal es mantener el control y el registro de las actividades del personal que se encuentra dentro de la IP, con la finalidad de mantener un elevado estándar de seguridad.

Las medidas preventivas para evitar el robo en la IP, son las siguientes:

- a) Inspeccionar a los vehículos y personas que ingresan a la IP;
- b) Realizar patrullajes por todas las áreas de la IP; y,
- c) Monitorear todas las áreas de la IP por medio del CCTV.

Las medidas que se adoptan en caso de robo son:

- a) Se detecta el robo dentro de la IP;
- b) Verificar el hecho y comunicar al OPIP;
- c) Disponer el seguimiento del incidente por medio del CCTV;
- d) Disponer la detención de los implicados en el robo;
- e) Comunicar la novedad a DIRGOR; y,
- f) Comunicar la novedad a la SEPROM.

Art. 153.- Normas a Seguir:

- a) Los usuarios deberán mantener la seguridad en sus áreas de responsabilidad;
- b) Los OPC, OPB y ESC, deberán tener un registro del personal que ingresa a laborar en las áreas destinadas;
- c) Brindar información al personal de seguridad sobre cualquier acto sospechoso que atente contra

la seguridad de APPB; y,

d) Acatar las disposiciones y medidas tomadas de acuerdo al nivel de protección vigente en la IP.

SECCION VII: MANIOBRA DE BUQUES

Art. 154.- Movimiento de Buques para Proteger la Propiedad o para Facilitar la Navegación o el Comercio: En caso que sea necesario mover algún buque en el interior del puerto para facilitar la navegación o el comercio o proteger otros buques o propiedades, el JOP emitirá la orden y hará cumplir el movimiento de dicho buque siguiendo el procedimiento general establecido.

Sí, cumplido el procedimiento general, los responsables del buque no acataren la orden de cambiarlo a la posición indicada, la CP, en el ejercicio de su competencia, podrá abordar el buque con la asistencia necesaria para cambiarlo de posición.

Art. 155.- Buques Sobrecargados y no Navegables: Si un buque presenta sobrecarga o se observan indicaciones referentes a posible falta de navegabilidad o peligro para la carga, a la tripulación o a otros buques, la DIRGOR no autorizará el zarpe del buque.

Art. 156.- Buques o Artefactos Hundidos o Flotando a la Deriva: Cualquier persona que aviste o sepa de la existencia de un buque o artefacto flotando a la deriva o necesitando ayuda en el puerto, su zona de jurisdicción o sus accesos, elementos flotantes de un buque hundido o situaciones similares, deberán informar inmediatamente a la DIRGOR, para que proceda de acuerdo a lo dispuesto en el Código de Policía Marítima.

TITULO IV

REGIMEN SANCIONADOR

CAPITULO I

Potestad de Sancionar Infracciones al Reglamento

Art. 157.- La potestad sancionadora de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, está reconocida como cláusula expresa en sus contratos, y como tal, no requiere otras disposiciones aunque está sujeta a las limitaciones que surgen de la Constitución y leyes conexas.

Son consideradas como infracciones las acciones u omisiones que pudiendo y debiendo ser previstas por el infractor, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las disposiciones de este reglamento, o de las órdenes legítimas de los funcionarios de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, sin perjuicio de las que esta misma institución pueda tipificar en las normas complementarias a este reglamento.

Las infracciones serán de carácter general para cualquier norma en que se contemplen, y se clasificarán en:

a) LEVES.

Se consideran infracciones leves las siguientes:

1. Presentar las solicitudes de entrada de buques con menos tiempo de 72 horas que son las exigidas. Excepto para los buques provenientes de las costas del Pacífico que requieren 24 horas.
2. Llenar las solicitudes de entrada de buques con datos incompletos y/o incorrectos.
3. No entregar a las empresas de tarja la documentación necesaria para este servicio, por parte de las agencias navieras.
4. Presentar las liquidaciones de tarja a las agencias navieras, luego de haber transcurrido 24 horas hábiles del zarpe del buque.
5. Presentarse a dar el servicio de tarja después del inicio de las operaciones de un buque.
6. Entregar el reporte de tarja en el Departamento de Operaciones después de las 24 horas hábiles



del zarpe del buque, a través el sistema automatizado de operaciones.

7. Depositar contenedores vacíos fuera de las áreas asignadas.
8. Colocar contenedores o carga general en áreas de tránsito vehicular o, fuera de los espacios asignados al permisionario, concesionario o arrendatario de patios, bodegas y demás módulos de las áreas dadas a dicha operación.
9. Presentar el informe del servicio de practicaje y remolcadores después de una hora de finalizada la operación.
10. No portar vestimenta apropiada del personal que labora en las instalaciones de APPB para asegurar la protección de los mismos, como calzado, guantes, uniformes, y casco de seguridad.
11. No utilizar la identificación correspondiente en el casco, y en el lado superior izquierdo del uniforme.
12. Dejar estacionadas las maquinarias, vehículos de carga, material y/o equipos en lugares no estipulados por el Plan Vial (Guía de Tránsito Vehicular).
13. No portar las credenciales de operador portuario de maquinaria debidamente actualizada.
14. Parquear vehículos pesados y livianos en áreas no autorizadas.
15. Permitir que la tripulación de los buques realice trabajos de mantenimiento y/o pintura fuera de los buques.
16. Emplear expresiones, ademanes o gestos que tiendan a disminuir la autoridad o respeto de los funcionarios y directivos de APPB y quienes cumplen funciones de vigilancia y control.
17. Conducir vehículos dentro del recinto portuario a mayor velocidad, siendo la máxima 20 KMH en vías libres y 10 KMH en áreas de muelles.
18. Manchar o ensuciar paredes, muelles, etc. pertenecientes a la APPB.
19. Fumar en lugares señalizados que está prohibido hacerlo.
20. No disponer de todos los implementos y materiales que sean necesarios para el cumplimiento de su trabajo, conforme establece este reglamento en cada área.
21. Presentar los manifiestos de carga y conocimientos de embarque con más tiempo de lo estipulado en el artículo 8.
22. Ingresar a la IP con código de otro usuario.
23. Ingresar a la IP por lugares no autorizados.
24. Evadir los controles de seguridad.
25. No ingresar con su equipo de protección personal a la IP.
26. Realizar trabajos dentro de la IP sin el EPP (Equipo de Protección Personal) adecuado para cada actividad.
27. Ingerir bebidas alcohólicas o sustancias psicotrópicas dentro de la IP.
28. Portar una identificación que no sea propia del usuario.
29. Presentar documentación adulterada o falsificada para pretender ingresar o realizar algún trabajo en la IP.
30. Incumplir con las normas establecidas para el uso de vehículos dentro de la IP.
31. Orinarse o realizar necesidades biológicas en lugares no permitidos (el único lugar permitido son los baños dentro de la IP).
32. No participar activamente en los simulacros o ejercicios realizados en la IP.
33. No acatar las medidas de seguridad contempladas en el Plan de Protección y en el Título III del presente reglamento, sin que dicha omisión revista de gravedad.
34. No respetar las señales de tránsito dentro de la IP.
35. Ser detectado dentro de un buque sin la debida autorización.
36. Ingresar en áreas restringidas sin la debida autorización.
37. Ingresar provisiones sin que consten en los listados por el Capitán del buque.
38. Ingresar combustible o gas de tipo doméstico en forma clandestina para realizar operaciones dentro de la IP.
39. Ingerir alimentos fuera del área asignada (comedores).
40. No reportar a tiempo el ingreso de mercancía peligrosa.
41. No permitir la inspección de provisiones por el personal de antinarcóticos.
42. Arrojar cualquier clase de desperdicios sólido o líquido al mar.
43. No portar el brazalete dentro de los buques de riesgo.
44. La emanación de excesiva cantidad de humo de los vehículos en la IP.
45. El OP que no realizare los relevos respectivos del personal de seguridad, operadores de



maquinaria o estibadores, o que no cumpla con el máximo de horas permitidas en el código de trabajo o en las normas de seguridad, sin que el hecho ocasione un accidente o incidente.

46. Las tomas fotográficas, filmaciones y distintos relevamientos dentro del Recinto Portuario sin previa autorización del Oficial de Protección de la instalación portuaria.

b) GRAVES:

1. Depositar carga peligrosa en áreas diferentes a las destinadas para tal efecto.
2. Colocar contenedores o carga general en el delantal del muelle durante las operaciones de carga o descarga del buque, por más de 30 minutos.
3. No realizar la limpieza del muelle, bodegas y patios, al término de las operaciones de un buque o cada vez que el buque tenga que salir del muelle.
4. Colocar cualquier obstáculo que constituya impedimento para el normal uso o funcionamiento de elementos, equipos y aparatos contra incendios.
5. Almacenar combustibles o cualquier producto líquido o gaseoso, derivado del petróleo, excepto aceites lubricantes, en zonas no autorizadas.
6. La obstrucción de muelles con herramientas de operación o estiba, equipos, vehículos o cualquier material u objeto que no forme parte de la carga.
7. Evacuar aguas servidas de cualquier tipo en el recinto portuario.
8. No solicitar autorización al Departamento de Operaciones de la APPB para proceder al confinamiento de buques, de acuerdo con lo ordenado en el plan local de contingencias.
9. Realizar reparaciones de mantenimiento a las maquinarias en áreas no autorizadas dentro del recinto portuario.
10. Emplear términos descorteses o injuriosos al dirigirse a un funcionario de la APPB o quienes cumplan funciones de vigilancia y control, sea verbalmente o por escrito, siempre que tal proceder no llegue a constituir delito.
11. No cumplir sus compromisos económicos con la institución, incluido el pago previo de las tarifas a la carga establecidos en el artículo 33.
12. Provocar algazaras o escándalos en el recinto portuario.
13. No acatar las disposiciones u órdenes impartidas por los directivos y autoridades de la institución.
14. Efectuar actividades dentro del recinto portuario con manifestaciones de haber ingerido bebidas alcohólicas y/o sustancias psicotrópicas.
15. Conducir vehículos, maquinaria, montacargas, furgones, plataformas, winches, sin estar legalmente facultado. En igual infracción incurrirá el OP que a sabiendas de dicho impedimento ordene o permita que su empleado maneje tales maquinarias.
16. Los OP y ESC que no hagan cumplir las medidas de seguridad para la realización de las actividades u operaciones portuarias que impliquen riesgos para las personas y materiales.
17. Operar u ordenar que se opere una maquinaria o vehículo (plataforma, furgón, camiones, etc.) fuera de los límites de rendimiento normal autorizados, establecidos en los datos técnicos del equipo.
18. No pagar o/effectuar el pago de las facturas por los servicios recibidos de OPB, OPC, o ESC después de transcurridos el plazo de 8 días a contarse de la fecha de su presentación.
19. No observar los reglamentos, regulaciones, manuales, procedimientos operativos, publicaciones y más normas vigentes aplicables a las operaciones portuarias, poniendo en peligro las operaciones y la seguridad de las personas o los bienes.
20. No mantener operativa la maquinaria y equipo portuario, como top-loaders, montacargas, straddle carriers, cabezales, etc., con todas las normas de seguridad industriales tales como: "luces delanteras, luces posteriores, luces de operación, alarma sónica y lumínica de retroceso, identificación de la empresa, número de la máquina y revisión de sellos de los sistemas hidráulicos, pinas en las plataformas, etc."
21. Atrasarse a las maniobras y/o no observar las regulaciones dadas por APPB, por parte de las compañías de practicaje.
22. Portar armas dentro del recinto portuario, sin la debida autorización.
23. Conectarse a las tomas reefer sin estar autorizado por el Departamento de Operaciones.
24. Utilización de power packs sin estar autorizado por el Departamento de Operaciones.
25. No cumplir con el pesaje de la carga.
26. Obstaculizar las revisiones de seguridad personal y vehicular en el ingreso y salida del recinto



portuario.

27. Evadir control de antinarcóticos.
28. Sorprender a la autoridad con informes o autorizaciones falsas.
29. Ocasionar accidentes con daños a la infraestructura en estado étílico, siempre que el hecho no constituya delito.
30. Utilizar menores de edad, para las operaciones, sin estar legalmente autorizado conforme señala la ley.
31. Realizar maniobras de buques de cualquier índole sin estar autorizadas por el Superintendente de Terminal.
32. Infracción de cumplimiento al artículo 10. Normas de Carácter General de este reglamento.
33. No cumplir con los procedimientos establecidos en el plan de protección, dado a conocer en las normas establecidas en el Título III del presente reglamento.
34. Cometer actos de vandalismo, sin afectación al personal, bienes, infraestructura portuaria o a las operaciones de APPB.
35. El OP que no realizare los relevos respectivos del personal de seguridad, operadores de maquinaria o estibadores, o que no cumpla con el máximo de horas permitidas en el Código de Trabajo o en las normas de seguridad, hecho que ocasionare un accidente o incidente o sin afectación al personal, bienes o infraestructura portuaria.
36. Realizar reclamos infundados en forma escrita, sin que dichos reclamos afecten a las operaciones o a la imagen de APPB o de los OP.

c) MUY GRAVES:

1. Almacenar contenedores o carga que contengan explosivos.
2. Intentar sobornar a funcionarios o empleados de APPB para obtener beneficios personales en forma ilícita, siempre que no constituya delito.
3. Alterar el orden, faltar de palabra y obra a los funcionarios y empleados de APPB y quienes realizan funciones de vigilancia y control.
4. Realizar trabajos de soldadura eléctrica u oxiacetilénica o el ejercicio de otras actividades que involucren llamas o producción de calor en los muelles, buques o dentro de depósitos portuarios sin la autorización expresa de la DIRGOR y del Jefe de Operaciones.
5. Efectuar labores de fumigación sin la autorización escrita de la DIRGOR y de la Jefatura del Departamento de Operaciones.
6. Manejar, cargar, descargar o transportar mercaderías IMGD comerciales, Clase "1" o explosivos militares sin haber presentado la autorización de la Subsecretaría de Puertos y efectuado la solicitud por escrito ante la APPB.
7. No efectuar las señales de sirena y silbato al ocurrir un incendio a bordo.
8. Negarse a cumplir la orden del Jefe de Operaciones Portuarias para la movilización de un buque en caso necesario para facilitar la navegación o el comercio o proteger otro buque o propiedades.
9. Llenar los formularios de tarja en el sistema automatizado de operaciones con datos falsos.
10. Ingerir bebidas alcohólicas y/o sustancias psicotrópicas dentro del recinto portuario o en el interior de los vehículos de transporte de la carga.
11. Ser responsable de un accidente ocasionado por negligencia en el cumplimiento de sus funciones; o realizar actos que produzcan daños a las instalaciones portuarias, siempre que no constituya delito.
12. Ingresar personas al recinto portuario con fines deshonestos.
13. Incurrir en acciones u omisiones atribuibles a negligencia, impericia, imprudencia e inobservancia de leyes, reglamentos y más normas de seguridad que pongan en peligro el cumplimiento de las operaciones portuarias o la integridad de las personas o los bienes.
14. Manejar medios de transporte terrestre o equipos de manipulación delicada dentro del recinto portuario, encontrándose en estado de embriaguez o con síntomas de haber ingerido licor y/o sustancias psicotrópicas.
15. Negarse a cumplir la orden de retiro de los buques del muelle dictada por el Departamento de Operaciones.
16. Descargar lastre, líquidos de sentina, desperdicios, basura, escombros, o cualquier tipo de residuos en cualquiera de las instalaciones portuarias.



17. Descargas de máquinas de los buques con altas concentraciones de humo negro, para lo cual se sancionará a la Agencia Naviera.
18. La infracción de veracidad en el número de cajas de banano que se exportan y que consta en la solicitud de entrada de los buques y en la programación semanal de los muelles, con la finalidad de permanecer el mayor tiempo en los atracaderos.
19. Ser encontrado dentro de las bodegas de un buque de riesgo sin la debida autorización.
20. Provocar intencionadamente cualquier clase de siniestro que provoque una amenaza para la protección marítima.
21. Destrucción o robo de cualquier bien de la institución o de las empresas que laboran dentro de la instalación portuaria.
22. Los OP que faciliten documentación para el ingreso de personal a la IP, y que cuyo ingreso ponga en riesgo la protección de la IP o que ese personal haya cometido un ilícito o un incidente de protección.
23. Cometer actos de vandalismo, con afectación al personal, bienes, infraestructura portuaria o a las operaciones de APPB.
24. El OP que no realice los relevos respectivos del personal de seguridad, operadores de maquinaria o estibadores, o que no cumpla con el máximo de horas permitidas en el Código de Trabajo o en las normas de seguridad, hecho que ocasione un accidente o incidente con afectación al personal, bienes o infraestructura portuaria.
25. Realizar reclamos infundados en forma escrita, implicando que dichos reclamos afecten a las operaciones o a la imagen de APPB o de los OP.
26. El OP o el personal que incumpliere con las leyes, códigos y reglamentos vigentes en el país y que dicho incumplimiento afecte directamente a la Seguridad, Protección y Operaciones de APPB.

CAPITULO II

Prescripción y Reincidencia

Art. 158.- La acción para el juzgamiento de las infracciones previstas y sancionadas en este reglamento, prescribirán en los plazos siguientes:

- a) Las infracciones leves en treinta días, contados desde el día que se cometió la infracción;
- b) Las infracciones graves prescribirán en sesenta días, contados desde el día que se cometió la infracción; y,
- c) Las infracciones muy graves prescribirán en noventa días, contados desde el día que se cometió la infracción.

En caso que se hubiere iniciado el juzgamiento por una infracción, el tiempo de la prescripción empezará a correr desde la última diligencia.

Las penas impuestas por las infracciones establecidas en este reglamento prescribirán en los plazos siguientes:

- a) Las penas por infracciones leves en ciento veinte días, contados desde el día que quedó ejecutoriada la resolución;
- b) Las penas por infracciones graves en doscientos cuarenta días, contados desde el día que quedó ejecutoriada la resolución; y,
- c) Las penas por infracciones muy graves en trescientos sesenta días, contados desde el día que quedó ejecutoriada la resolución.

La prescripción de la acción y de la pena se interrumpe al cometer el infractor otra infracción que esté sancionada con igual o mayor pena.

La reincidencia en las infracciones, será reprimida con el máximo de la pena. Será reincidente el infractor que cometa la misma clase de infracción o una mayor, en los noventa días subsiguientes a la condena por la primera infracción.

La reincidencia en infracciones de carácter muy grave dará lugar, a la pérdida definitiva de la concesión, permiso o autorización, sin perjuicio de la responsabilidad civil y penal que pueda haber incurrido.

CAPITULO III

Normas para la aplicación de sanciones

Art. 159.- A continuación se detallan las normas básicas para la aplicación de sanciones:

- a) En concurrencia de varias infracciones, el infractor será juzgado por la más grave;
- b) Si en la investigación apareciere que a más de la infracción que se juzga, se ha cometido delito, se sancionará aquella y remitirá al presunto delincuente a órdenes de los jueces competentes;
- c) En caso de sanciones de suspensión de actividades, inhabilitación o pérdida de concesión, autorización o permiso, la autoridad competente impedirá el ingreso del sancionado al recinto portuario, durante el tiempo en que la sanción esté vigente;
- d) La iniciación del procedimiento sancionador no exonerará al presunto infractor del cumplimiento inmediato de otras medidas administrativas dictadas por la APPB tendientes a asegurar y mantener la continuidad de la operación y actividad portuarias, la seguridad y el tráfico marítimos, la prevención de la contaminación del medio ambiente y a evitar se afecte la correcta prestación de los servicios portuarios;
- e) Si a consecuencia de la infracción cometida se producen daños o modificaciones de las características físicas del medio en que se desarrolla el trabajo, el infractor deberá proceder a la restitución inmediata de las cosas a su estado anterior a la infracción, sin perjuicio de que la APPB inicie el procedimiento para aplicar la sanción que corresponda;
- f) Si la resolución exonerare de responsabilidad al imputado, la APPB deberá ordenar, en el mismo acto, las restituciones que correspondiere por el monto de los gastos efectivamente incurridos para efectuar las reparaciones o actos que le hubieren sido impuestos; y,
- g) Estas sumas deberán ser restituidas, actualizadas al momento del pago, de acuerdo a la variación del índice de precios al consumidor, desde la fecha del pago por el afectado, hasta la del efectivo pago por la APPB al mismo, más el interés anual establecido por el Banco Central del Ecuador, únicamente, en el caso de que la devolución se realizare más de tres meses después de hecha la reparación por el sindicado.

CAPITULO IV

Competencia

Art. 160.- El JOP es el competente para conocer y resolver las infracciones leves.

El Gerente General es el competente para conocer y resolver las infracciones graves y las muy graves.

De las resoluciones del JOP podrán los afectados apelar ante el Gerente General de APPB, dentro de tres días de su notificación, cuya resolución causará ejecutoria, debiendo para el efecto contar con el informe de la Unidad de Asesoría Jurídica.

Los infractores sancionados por el Gerente General de APPB por infracciones graves, podrán apelar ante el Directorio de APPB, dentro de tres días de su notificación, cuya resolución causará ejecutoria. Así mismo, podrán apelar los infractores por infracciones muy graves en segunda instancia ante el Directorio de APPB, dentro de tres días de notificada la resolución.

De las resoluciones del Directorio de APPB por infracciones muy graves, podrán los infractores apelar en tercera y última instancia ante la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, dentro de tres días de notificada la resolución.

CAPITULO V

Procedimiento



Art. 161.- En conocimiento que se ha cometido una infracción de las tipificadas en este reglamento el JOP o el Gerente General, dictará un decreto para la comprobación de la misma, agregará documentos o informes, dispondrá la citación al infractor; señalará día y hora para que se lleve a efecto la audiencia de juzgamiento y, designará un Secretario para que actúe en la causa.

La citación con el decreto a los infractores se hará por boleta, que será entregada personalmente por el Secretario o uno de sus colaboradores en el domicilio de los acusados; si el infractor no recibe personalmente la primera boleta, sino la persona que se halle en su domicilio, deberá citársele mediante dos boletas más en distintos días.

Al hacer la citación en la que constará la infracción de que se lo acusa y el día y hora de presentación, deberá prevenirsele de la obligación que tiene de señalar domicilio judicial para futuras notificaciones.

Realizada la audiencia de juzgamiento en el día y hora señalados por la autoridad, comprobada la infracción, luego de escuchar al acusado, dictará resolución en el plazo de 24 horas. Si hubiere hechos que deben justificarse se concederá el plazo de prueba de seis días, vencido el cual la autoridad dictará resolución.

El JOP y el Gerente General de APPB están obligados a rechazar de plano, todo incidente que tienda a retardar la substanciación de la causa.

En la resolución se indicará la fecha y hora que se la pronuncie; los nombres y apellidos del infractor; el medio por el cual se conoció de la infracción y la forma como se ha comprobado, en que consiste la infracción, la responsabilidad del acusado, la pena que se le impone, señalando la disposición aplicada; en caso de resolución absolutoria constarán los motivos para absolver.

Previo a dictar la resolución el Gerente General pedirá informe de la Unidad de Asesoría Jurídica.

CAPITULO VI Sanciones Aplicables

Art. 162.- Se aplicarán las siguientes sanciones:

- a) Para las infracciones leves: multas entre 10 y 100 dólares, con o sin suspensión temporal de la actividad de la o las personas naturales o jurídicas causantes directos de daño, por un plazo máximo de siete (7) días;
- b) Para las infracciones graves: multas entre 101 y 300 dólares, con o sin suspensión de actividades de la o las personas naturales o jurídicas causantes de daños por un período máximo de seis meses y con o sin inhabilitación temporal o pérdida de la concesión, autorización o permiso, en su caso, con igual límite de tiempo; y,
- c) Para las infracciones muy graves: multas entre 301 y 1.000 dólares, con suspensión de actividades de la o las personas naturales o jurídicas causantes directas de daño y la inhabilitación o pérdida de la concesión, autorización o permiso, en su caso, por un período entre seis meses y cinco años.

En casos de especial gravedad o reincidencia en este grado, previo informe y resolución de la APPB en el que se deja sin efecto el contrato firmado, por petición escrita de la APPB, la Subsecretaría de Puertos impondrá la suspensión de la matrícula de OP, con lo que se impedirá en todos los puertos la actividad de las personas naturales o jurídicas infractoras. Además, se deberá imponer la pérdida de la concesión o permiso, en forma definitiva, pudiendo alcanzar tanto a las empresas, como a los integrantes de sus directorios e incluso a sus accionistas o integrantes del capital.

ANEXO I MEDIOS DE CONTROL AL MOVIMIENTO DE CARGA EN LAS OPERACIONES PORTUARIAS

La tarja constituye función de primer orden en las operaciones portuarias, y el único medio oficial de control y representación de los intereses de la EPPB, al movimiento de carga.

Como la unidad de procesos involucrados al movimiento de la carga en el recinto portuario, tiene por objeto contabilizar la cantidad de carga, bultos o mercaderías que ingresan y egresan del recinto portuario de acuerdo al movimiento de importación y exportación y determinar su peso y volumen, confrontando con verificadores y chequeadores que responden al criterio del exportador en el caso del banano y con las declaratorias de los M/F o B/L, en el de la importación.

El C.I.C&T, es el módulo identificado como el Centro Integrado de Control y Tarja, asociado y diseñado para el ámbito de la prestación de los servicios de tarja, con la concurrencia, participación e integración de las empresas de tarja, para ejercer el suministro de la información oficial por sistema de red inalámbrica, respecto al movimiento de carga a la Autoridad Portuaria a través de su Departamento de Operaciones, siguiendo los procedimientos establecidos al respecto.

El Tarjador es la persona designada por las compañías de tarja privada integradas en el C.I.C&T para que con alto sentido de responsabilidad y honradez, reciba en el delantal del muelle o en otro lugar del terminal, las mercaderías, banano y en general, que transitan en el Puerto. Siendo esta función el inicio del proceso de auditoría inmediata de las operaciones de carga y descarga practicada a la nave, tomando lectura y constatación de la guía de ruta respectiva, debiendo suministrar dicha información en línea al sistema de cómputo a través de la terminal portable.

Las compañías calificadas e integradas al C.I.C&T para brindar el servicio de tarja, deberán alimentar de la información a los siguientes formatos o documentos:

- INFORME TECNICO OPERATIVO
- INFORME DIARIO DE TARJA

- (REPORTE DE TARJA BANANO)
- (INGRESO Y ARRASTRE DE CANTIDADES)

- INFORME GENERAL DE TARJA BANANO
- INFORME DE BANANO CONTENERIZADO
- INFORME DE TARJA MERCADERIA CONTENERIZADA

- (EXPORTACION/IMPORTACION/EMBARQUE/ DESEMBARQUE)

- INFORME DE TARJA MERCADERIA GENERAL

- (EXPORTACION/IMPORTACION)
- (EMBARQUE/DESEMBARQUE)
- (VEHICULOS, PIEZAS Y PARTES, BULTOS, GRANEL, UNITARIZADA, ETC.)

- REPORTE DE NOVEDADES

- (INFORME DIARIO DE SUPERVISION)

REPORTE DE APOYO LOGISTICO A LAS NAVES..

ANEXO II

REQUISITOS MINIMOS QUE DEBEN CUMPLIR LOS OPERADORES PORTUARIOS

Debido a que el Departamento de Operaciones, es quien regula las actividades de las empresas delegadas por la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar a través de autorizaciones, a continuación detallo los requisitos mínimos que deben cumplir cada una de las empresas que desean calificarse

como operadores portuarios para laborar dentro del recinto portuario:

SERVICIOS AL BUQUE OPB

Nota: Para leer Anexo, ver Registro Oficial Suplemento 507 de 5 de Agosto de 2011, página 39.

ANEXO III GLOSARIO DE TERMINOS PORTUARIOS Y MARITIMOS

A

- Abarloamiento.- Operación de amarrar una nave a otra que se encuentra atracada a muelle o fondeada en el área de operaciones acuática del Terminal.
- Actividad portuaria.- Construcción, conservación, desarrollo, uso, aprovechamiento, explotación, operación, administración de los puertos, terminales e instalaciones portuarias en general, incluyendo las actividades necesarias para el acceso a los mismos, en las áreas marítimas, fluviales y lacustres.
- Aduanas.- Son los lugares autorizados para la entrada o la salida del territorio nacional de mercancías y de los medios en que se transportan o conducen.
- Aforo.- Actividad que consiste en reconocer la mercancía, verificar su naturaleza y valor, establecer su peso, cuenta o medida, clasificarla en la nomenclatura arancelaria y determinar los gravámenes que le sea aplicable.
- Alije.- Hacer más ligera la carga de un barco o desembarcarla toda.
- Almacenaje.- El guardado de la mercancía en almacenes, patios o cobertizos.
- Almacenamiento.- Es el servicio que se presta a la carga que permanece en los lugares de depósito determinados por la empresa.
- Almacenes aduaneros.- Locales abiertos o cerrados destinados a la colocación temporal de las mercancías en tanto se solicite su despacho.
- Amarre de cabos.- Este servicio se presta para sujetar las embarcaciones cuando estas se atracan a los muelles.
- Amarre y desamarre.- Servicio que se presta a las naves en el amarradero para recibir y asegurar las amarras, cambiarlas de un punto de amarre a otro y largarlas.
- Apilar.- Colocar en forma ordenada la carga una sobre otra en las áreas de almacenamiento.
- Area de desarrollo portuario.- Espacios terrestres, marítimos, lacustre y fluviales calificados por la Autoridad Portuaria aptos para ser usados en la construcción, ampliación de puertos o terminales portuarios, o que, por razones de orden logístico, comercial, urbanísticos o de otra naturaleza se destinan como tales.
- Areas de atraque y permanencia de las naves.- Es la franja marítima de 500 metros que circundan una instalación portuaria a la mar abierta, de penetración o la dársena.
- Arqueo bruto.- Es la expresión del volumen total de una nave, determinada de acuerdo con las disposiciones internacionales y nacionales vigentes.
- Arqueo bruto o Tonelaje de Registro Bruto (TRB).- Es el volumen total de todos los espacios

cerrados de un buque (sin incluir los tanques de lastre), expresado en toneladas Moorson. Se utiliza para el cálculo de pagos de derechos, cuotas, pilotaje, peajes, etc.

- Arribo.- Llegada de la embarcación a un puerto para cargar o descargar, o para evitar algún peligro.
- Atracar.- Arrimar el costado de una embarcación a un muelle.
- Atraque.- Operación de conducir la nave desde el fondeadero oficial del puerto y atracarla al muelle o amarradero designado.

B

- Baliza.- Es cualquier señal levantada en una posición visible sobre una costa.
- Bodega.- Estructura cubierta destinada para guardar mercancías.
- Boya.- Cuerpo flotante en el fondo del agua, que se coloca como señal o como elemento de amarre.
- Bulk shipping (envío/embarque a granel).- Término náutico usado cuando un barco recibe su carga suelta o a granel.

C

- C.F.R. (COST AND FREIGHT) - Costo y Flete.- Término por el cual el vendedor asume todos los gastos de transporte de la mercancía al lugar de destino convenido, pero el riesgo de pérdida o de daños de la misma o de cualquier incremento de costos, se transfiere del vendedor al comprador en cuanto la mercancía pasa la borda de la nave, en el puerto de embarque.
- C.I.F. (COST, INSURANCE AND FREIGHT) - Costo, Seguro y Flete.- Término similar al de C & F pero el vendedor debe, además, suministrar un seguro marítimo contra riesgo de pérdida o de daño de la mercancía durante su transporte.
- Canal de entrada y salida de naves.- Espacio marítimo natural o artificial utilizado como tránsito de las naves, para permitirles acceder a las instalaciones portuarias o retirarse de ellas.
- Capitán (master).- Persona con la máxima autoridad en el buque.
- Carga consolidada.- Agrupamiento de mercancías pertenecientes a uno o varios consignatarios, reunidas para ser transportadas de un puerto a otro en contenedores, siempre que las mismas se encuentren amparadas por un mismo documento de embarque.
- Carga contenerizada.- Carga manejada en contenedores que se intercambian entre los modos de transporte.
- Carga general.- Es aquella que se presenta en estado sólido, líquido o gaseoso y que estando embalada o sin embalar puede ser tratada como unidad.
- Carga general fraccionada.- Es aquella que se maneja en sacos, cajas, bultos, piezas, etc., la cual forma pequeños lotes para distintos destinatarios.
- Carga general unitizada.- Es la agrupación de un determinado número de artículos para formar una unidad de embarque para facilitar su manejo. Por ejemplo pallets (tarimas), contenedores y vehículos.
- Carga general, fraccionada o suelta.- Es la carga que se maneja en sacos, cajas, bultos, pacas,

piezas, maquinaria, etc.

- Carga líquida a granel.- Líquidos embarcados o desembarcados a través de tuberías y/o mangas.
- Carga peligrosa.- Es aquella que puede alcanzar algún daño, por sí sola o por factores externos.
- Carga perecedera.- Aquella que requiere de condiciones especiales para ser conservada, cuidando su temperatura, ventilación.
- Carga pesada.- Mercancías cuyo peso sobrepasa a las que se manejan con equipo convencional, debe ser transportada en compartimientos especiales.
- Carga rodante.- Vehículos de transporte de personas o carga, así como equipos rodantes destinados para la agricultura, minería u otras actividades, movilizadas por sus propios medios.
- Carga sólida a granel.- Producto sólido movilizado sin envase o empaque.
- Cargo por manipuleo en Terminal/TERMINAL HANDLING CHARGE (THC).- Corresponde al costo que aplica el terminal por el manipuleo del contenedor e incluye el movimiento gancho/terminal y viceversa (depende de la condición del flete).
- Clasificación arancelaria.- Es la clasificación de las mercancías objeto de la operación de comercio exterior que deben presentar los importadores, exportadores y agentes o apoderados aduanales, previamente a la operación de comercio exterior que pretendan realizar.
- Código IMDG.- Es el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.
- Comunidad portuaria.- Conjunto de entidades públicas y privadas representativas de la zona de influencia de un puerto que tengan relación directa respecto al desarrollo de las actividades y servicios portuarios.
- Condición Full Container Load (FCL).- Las cargas son embarcadas, estibadas y contadas en el contenedor, por cuenta y responsabilidad del usuario.
- Condición Less Container Load (LCL).- Las cargas son embarcadas, estibadas y contadas en el contenedor, por cuenta y responsabilidad de la línea naviera. La operación antes descrita, se efectúa en el lugar designado por la compañía naviera.
- Conocimiento de embarque.- Documento que acredita la posesión y/o propiedad de la carga.
- Consignatario.- Persona natural o jurídica a cuyo nombre viene manifestada la mercancía o que la adquiere por endoso.
- Consolidación de carga.- Llenado de un contenedor con mercancía proveniente de uno, de dos o más embarcadores.
- Container Yard (CY).- Expresión que hace referencia al área designada por el transportista para efectuar la recepción, entrega, almacenaje y reparaciones menores de contenedores vacíos.
- Contenedor.- Caja prismática de sección cuadrada o rectangular, destinada a transportar y almacenar cantidades máximas de todo tipo de productos y embalajes, que encierra y protege los contenidos de pérdidas y daños, que puede ser conducido por cualquier medio de transporte, manejado como "unidad de carga" y trasladada sin remanipulación del contenido. Las dimensiones del contenedor con uso más extensivo son 8 x 8 x 20 pies y de 8 x 8 x 40 pies.
- Contenerización.- Es el proceso de emplazamiento de los contenedores.

- Contratación F.I. (FREE IN).- Implica que los gastos correspondientes a la operación de carga no están incluidos en el flete y correrán por cuenta de la mercadería. Sí están incluidos los gastos de estiba y descarga.

- Contratación F.I.L.O. (FREE IN, LINER OUT).- Los gastos de carga son por cuenta de la mercadería y los gastos de descarga por cuenta del armador o transportista.

- Contratación F.I.O.S. (FREE IN AND OUT AND STOWED).- El flete cotizado no incluye los gastos de las operaciones de carga, descarga y estiba.

- Contratación F.I.O.S.T. (FREE IN AND OUT AND STOWED AND TRIMMED).- ídem al anterior, pero excluye el gasto de paleo del grano por cuenta del transportista, quedando a cargo de la mercadería.

- Contratación L.I.F.O. (LINER IN, FREE OUT).- Los gastos de carga son por cuenta del armador o transportista y los gastos de descarga por cuenta de la mercadería. Contratación.

- Contrato de fletamento.- Acuerdo por medio del cual el Armador entrega todo el buque o parte de él al Fletador para transportar mercaderías de un puerto a otro, o por un período de tiempo a cambio de una suma de dinero que el Fletador acepta pagar como merced conductiva. Existen tres modalidades de Fletamento: Fletamento a Casco Desnudo, Fletamento por Viaje y Fletamento por Tiempo.

- Fletamento a Casco Desnudo.- Es una categoría específica de Contrato de Fletamento, (esta clase de fletamento es también designada como "BAREBOAT CHARTER"), por razón de la cual una persona llamada fletador durante cierto tiempo logra el disfrute y el dominio total de un buque, aceptando la íntegra responsabilidad de su navegación, administración y aprovechamiento a cambio de un alquiler remunerable al propietario o armador de dicho buque.

- Fletamento por Viaje.- En el Contrato de Fletamento por Viaje, un armador conviene colocar a disposición del fletador toda o parte de la cabida de su buque para la transportación de definidas mercaderías para uno o diversos viajes consecutivos, entre puertos y fechas establecidas.

- Fletamento por Tiempo.- En esta modalidad de fletamento TIME CHARTER el armador se compromete a situar el buque a disposición del fletador por un espacio de tiempo precisado para ser empleado en el acarreo de productos y durante el cual éste ostentará la explotación libre de buque por su cuenta y únicamente sujeto a ciertas exclusiones que regularmente se señalarán, entre los puertos que determine el fletador y dentro de los límites que se hayan pactado y donde el armador proseguirá con sus deberes financieros y será encargado de la navegación y administración técnica del buque.

- Contrato de transporte.- Acuerdo por medio del cual un "Porteador" o "Transportador" llámese Armador, Agente Naviero o Fletador se compromete con el dueño de la carga directamente o a través de un Embarcador (Freight Forwarder) o de un Agente de Aduana a transportar una carga desde un puerto de origen hasta un puerto de destino por el pago de una suma denominada flete.

CH

- CHARTERING BROKER.- Persona especializada en el mercado de fletes.

D

- Declaración Unica de Aduanas (DUA).- Documento que se utiliza para solicitar que las mercancías



sean sometidas a los regímenes y operaciones aduaneros de importación definitiva, importación temporal, admisión temporal, depósito, tránsito, reembarque, reimportación, exportación definitiva, exportación temporal y reexportación, según se trate. Está dirigido a los operadores de comercio exterior que intervienen en los regímenes y operaciones aduaneros antes mencionados.

- Depósito aduanero autorizado privado.- Local destinado al almacenamiento de mercancías de propiedad exclusiva del depositario.
- Depósitos aduaneros autorizados.- Locales destinados a almacenar mercancías solicitadas al régimen de Depósito Aduanero.
- Desabarloadamiento.- Operación inversa al abarloadamiento.
- Descarga directa.- Traslado de carga que se efectúa directamente de una nave a vehículos para su inmediato retiro del recinto portuario.
- Descarga indirecta.- Traslado de carga que se efectúa de una nave a muelle para su almacenamiento en el Terminal.
- Desconsolidación de carga.- Vaciado de un contenedor con mercancía destinada a uno, dos o más consignatarios.
- Dragado.- Operación que se basa en excavar bajo el agua para limpiar o aumentar la profundidad del fondo de canales, puertos.

E

- Embarque directo.- Traslado de carga que se efectúa directamente de vehículos particulares a una nave.
- Embarque indirecto.- Traslado de carga que se efectúa de áreas de almacenamiento del Terminal a una nave.
- Empresa de estiba y desestiba.- Comprende a las empresas de estiba, desestiba y cooperativas de estiba y desestiba.
- Eslora.- Se refiere a la longitud total de la nave tal como figura en el certificado de matrícula.
- Estructura portuaria.- Obras de infraestructura y superestructura construidas en puertos para atender a las naves.

F

- F.O.B. (FREE ON BOARD) - Libre a Bordo.- Término por el cual el vendedor coloca la mercancía a bordo de la nave en el puerto de embarque convenido en el contrato de venta. El riesgo o pérdida de daños de la mercancía se transfiere del vendedor al comprador cuando esta pasa la borda de la nave.
- Facilidades portuarias.- Instalaciones portuarias puestas a disposición de los usuarios.
- Faros.- Son torres altas que se utilizan para fijar luces que sirvan de guía a los navegantes.
- F.I.S.L.O. (Free In and Stowed, Liner Out).- El flete cotizado no incluye las operaciones de carga y estiba. La descarga en condiciones de línea, es decir por cuenta del armador.
- Fletador.- También conocido como Charter, es la persona natural o jurídica que contrata el

transporte para colocar su carga en destino.

- Flete all in.- Flete que incluye todas las operaciones de embarque/desembarque, estiba/desestiba, tracción hasta el terminal de almacenamiento u almacén.

- Flete básico.- Es el costo de efectuar el transporte marítimo de un puerto a otro. En esta tarifa se consideran los términos de embarque que condicionan el costo final del flete básico.

- Fondeo.- Operación de conducir la nave al fondeadero oficial del puerto.

I

- Infraestructura de acceso acuático.- Constituida por canales, zonas de aproximación, obras de defensa (rompeolas, espigones, esclusas) y señalización (faros, boyas) que se encuentren en el área de operaciones acuáticas.

- Infraestructura portuaria.- Obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas y electrónicas, fijas y flotantes, construidas o ubicadas en los puertos, para facilitar el transporte y el intercambio modal. Está constituida por:

- Acceso acuático.- Canales, zona de aproximación, obras de abrigo o defensa tales como rompeolas y esclusas y señalizaciones náuticas.

- Acceso terrestre.- Vías interiores de circulación, líneas férreas que permitan la interconexión directa e inmediata con el sistema nacional de circulación vial.

- Zonas de transferencia de carga.- Muelles, diques, dársenas, áreas de almacenamiento, boyas de amarre, tuberías subacuáticas, ductos, plataformas y muelles flotantes.

- Instalaciones portuarias.- Obras de infraestructura y superestructura, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de naves, prestación de servicios portuarios o construcción y reparación de naves.

J

- Just in time (justo a tiempo).- Un método por el que las mercancías usadas para la producción se entreguen a los fabricantes inmediatamente antes de que sean necesarias. Este proceso evita el apilamiento y el almacenamiento.

L

- Lanchaje.- Servicio prestado con una lancha para conducir a pilotos, autoridades hasta el costado de las embarcaciones para abordarlas o regresarlas a tierra.

- Liner terms.- En términos de línea o de muelle implica que las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga están cotizadas dentro del flete. Se excluyen el costo de las operaciones previas al gancho en la carga y posteriores a éste en la descarga.

- Longitud de atraque.- Es la distancia que en un muelle o atracadero ocupa una embarcación para sus diferentes maniobras.

M

- Manifiesto de carga.- Documento en el cual se detalla la relación de las mercancías que constituyen la carga de un medio o una unidad de transporte, y expresa los datos comerciales de las mercancías.

- Marea.- Movimiento regular y periódico de las aguas del mar.
- Mercancía peligrosa.- Son las mercancías clasificadas como peligrosas para las cuales existen regulaciones con respecto a su procedimiento de aceptación, empaque, estiba, documentación y transporte ya sea para traslado local o internacional. Hay nueve (9) clasificaciones de mercancías peligrosas para el transporte marítimo internacional y las regulaciones, documentación, procedimientos de aceptación, empaque y la estiba son establecidas por la Organización Marítima Internacional (OMI).
- Milla náutica.- Es una longitud a 1.852m o 6,080p.
- Muellaje.- Cuota al usuario por tonelada o fracción de bienes o mercancías que se cargue o descargue en los muelles del recinto portuario.
- Muelle.- Infraestructura portuaria en la orilla de un río, lago o mar especialmente dispuesta para cargar y descargar las naves y para la circulación de vehículos.

O

- OMI (Organización Marítima Internacional).- Se ocupa de mejorar la seguridad del transporte marítimo dedicado al comercio internacional y de prevenir la contaminación de los mares causada por los buques.
- Operaciones portuarias.- Es la entrada, salida, fondeo, atraque, desatraque, amarre, desamarre y permanencia de naves en el ámbito territorial de un puerto.

P

- Paletización (palletization).- Sistema para las mercancías de envío de peso ligero, las plataformas de madera llamadas paletas. Permite el envío de unidades múltiples como una unidad grande.
- Patio.- Area en tierra dentro del puerto, donde se depositan las mercancías.
- Permiso de Tráfico.- Es el documento único que prueba la nacionalidad, registro, condiciones de navegabilidad y seguridad.
- Permiso de Zarpe.- Permite conocer que un buque puede hacerse a la mar ya que ha cumplido con todos los requisitos establecidos.
- Practicaje.- Servicio que los prácticos prestan a las naves dirigiendo las maniobras que éstas requieran para su desplazamiento dentro o fuera del área de operaciones del Terminal.
- Puerto.- Localidad geográfica y unidad económica de una localidad donde se ubican los terminales, infraestructuras e instalaciones, terrestres y acuáticos, naturales o artificiales, acondicionados para el desarrollo de actividades portuarias.

R

- Remolcaje.- Servicio que prestan los remolcadores para halar, empujar, apoyar o asistir a la nave durante las operaciones portuarias.
- Rendimiento del buque.- Es el rendimiento real del buque, se obtiene del cociente del total de toneladas manejadas entre el total de horas reales empleadas en la operación, sin contar el tiempo de demora durante la estadía de las embarcaciones en el muelle.



- Roll on roll of.- Operación de transferencia por rodamiento.
- Rompeolas.- Estructuras que protegen del oleaje o mal tiempo un área de playa o un puerto.

S

- SEABORNE TRADE (comercio transportado por mar).- Es el comercio en el cual se hace referencia a transportar la mercancía por mar de una a región a otra, cumpliendo sus debidas obligaciones.
- Servicio de línea.- Es el servicio regular de transporte de mercancías con barcos sujetos a itinerarios previamente determinados entré puertos que se tocan a intervalos periódicos y tiene tarifas de flete predeterminados.
- Servicio de transferencia.- Traslado de la carga de nave o lugares de tránsito a las áreas de almacenamiento del terminal, o viceversa en el embarque.
- Servicio house to house.- Condición del contrato del transporte marítimo internacional según la cual el exportador se hace cargo de la gestión y cargos por el transporte desde el punto de origen al punto de destino, incluyendo los distintos pasos intermediarios.
- Servicio house to pier.- Condición del contrato de transporte marítimo internacional según la cual el exportador se hace cargo de la gestión y cargos por el transporte desde el punto de partida hasta que la mercancía se halla a bordo del buque en el puerto de origen.
- Servicio intermodal.- Es el servicio de transporte que se efectúa entre dos puntos usando dos o más medios de transporte diferentes, de acuerdo con los requerimientos efectuados por el contratante de la carga.
- Servicio pier to house.- "Expresión inglesa cuya traducción literal es "muelle a casa". Condición del contrato de transporte marítimo internacional según la cual el importador se hace cargo de la gestión y cargos por el transporte desde que la mercancía se encuentra a bordo del buque en el puerto de destino hasta el punto de destino final".
- Servicio puerta (DOOR).- El porteador dentro del valor del flete contratado es responsable de transportar la carga desde la bodega definida por el embarcador hasta el puerto de embarque, y/o desde el puerto de descarga hasta la bodega definida por el consignatario. Adicionalmente el transportista es responsable de coordinar el movimiento del contenedor vacío en el puerto de origen, como así mismo el movimiento del contenedor vacío en destino. Todos los costos relacionados son por cuenta del transportista.
- Servicio puerto (PORT).- La línea naviera es responsable de transportar la carga desde el puerto de embarque hasta el puerto de descarga. El usuario es responsable a su costo, de transportar la carga desde la bodega del usuario en origen, hasta el puerto de embarque, y/o desde el puerto de descarga hasta la bodega del usuario en destino. Adicionalmente, el usuario es también responsable a su costo del movimiento del contenedor vacío desde el depósito a la bodega en origen, y/o del movimiento desde la bodega al depósito en destino.

T

- Tara del contenedor.- Peso del recipiente vacío, cuyo valor es de 2.1 toneladas para contenedor de 20 pies y de 3.5 toneladas para contenedor de 40 pies.
- Tarifa.- Retribución económica exigida por la prestación de actividades o servicios portuarios sujetos a regulación.
- TEU.- Unidad equivalente a un contenedor de 20 pies de largo. Siglas del término de inglés "Twenty

Equivalent Unit".

- Tráfico portuario.- Operaciones de entrada, salida, atraque, desatraque, estancia y reparación de naves en el puerto y las de transferencia entre éstas y tierra u otros medios de transporte, de mercancías de cualquier tipo, de pesca, avituallamiento y de pasajeros o tripulantes, así como el almacenamiento temporal de dichas mercancías en espacio portuario.

- Tránsito aduanero.- Régimen aduanero bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas de una aduana a otra.

U

- Unitización.- Consiste en concentrar en un solo gran envase diferentes unidades, con el objeto de hacer más fácil y expedito el transporte de mercancías y, al mismo tiempo que aquellas estén más protegidas.

- Uso de muelle.- Utilización de la infraestructura del Recinto Portuario, para cargar o descargar mercancía o realizar otras actividades.

- Usuario del puerto.- "Persona natural o jurídica que de forma intermedia o final, utiliza sus infraestructuras e instalaciones o recibe suministros o servicios portuarios; se entiende por usuario intermedio, al que presta servicios a las naves, a las cargas, de actividades logísticas y marinas; se entiende por usuarios finales a los dueños de la naves, de las cargas de comercio nacional e internacional y a los usuarios de las marinas y los pasajeros."

- Utilización de la capacidad.- señala la productividad del puerto y se obtiene del cociente del total de toneladas de carga operadas en los muelles.

V

- Valor CIF.- Cláusula de compraventa que incluye el valor de las mercancías en el país de origen, el flete y seguro hasta el punto de destino.

- Valor declarado.- Valor con fines aduaneros de las mercaderías contenidas en un envío que están sometidas a un mismo régimen aduanero y clasificadas en una misma posición arancelaria.

- Valor FOB.- Cláusula de compraventa que considera el valor de la mercancía puesta a bordo del vehículo en el país de procedencia, excluyendo seguro y flete.

Z

- Zona de almacenamiento.- Area en el interior del recinto portuario, organizada y equipada para dar servicios de almacenamiento a las cargas.

- Zona de desarrollo portuario.- Area destinada para el establecimiento de instalaciones industriales, para posible expansión del puerto.

- Zona de fondeo.- Area acuática establecida por la autoridad marítima para el fondeo de las naves.

- Zona de influencia.- También conocida como hinterland, es la zona terrestre atrás del puerto en la cual se consumen, producen, o transforman los productos que se mueven a través del puerto.

- Zona franca.- Parte del territorio nacional en el cual el régimen aduanero permite recibir mercancías sin el pago de tributos a la importación.

- Zona portuaria.- Area del territorio nacional que comprende los límites físicos de las áreas de



terreno asignadas a los puertos incluyendo las áreas delimitadas por los perímetros físicos en tierra, los rompeolas, defensa de canales de acceso y las estaciones de prácticos.

- Zona Primaria.- Parte del territorio aduanero que comprende los recintos aduaneros, espacios acuáticos o terrestres destinados o autorizados para operaciones de desembarque, embarque, movilización o depósito de las mercancías; las oficinas, locales o dependencias destinadas al servicio directo de aduanas; aeropuertos, predios o caminos habilitados y cualquier otro sitio donde se cumplen normalmente las operaciones aduaneras.

Art. 163.- DEROGATORIAS.- Derógase la Resolución No. 089/01 del nueve de mayo del 2001, así como cualquier otra resolución de igual o menor jerarquía, que se oponga o contraríe las disposiciones del presente reglamento.

Art. 164.- VIGENCIA.- El presente reglamento entrará en vigencia a partir de su expedición, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.