

ACTA DE REUNIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO EN EL TERMINAL PETROLERO DE BALAO.

Al día 04 del mes de septiembre de 2018, siendo las 09H00 se constituyen en la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao, los funcionarios y representantes de la Agencia Naviera EP FLOPEC, PETROECUADOR EP (Terminales Marítimos Esmeraldas), la empresa Oleoductos de Crudos Pesados (OCP), OPB SEAPILOT CIA. LTDA., OPB ORION PILOT CIA. LTDA, OPB CITITUG S.A., OPB DLEN S.A, OPB INLOGMAR S.A Y SUINBA a fin de aclarar dudas presentadas previo, durante, y posterior a las maniobras y operativos y tratar asuntos concernientes a los mismos.

- Se indicó que SUINBA está trabajando junto a la Subsecretaría de Puerto y Transporte Marítimo y Fluvial, sobre los efectos de mejorar la aplicación a las OPB, OPC y OPSC en la jurisdicción y la actualización de los documentos de soporte del permiso de operación de cada una de ellas, para lo cual la mejora normativa parte de los conceptos establecidos en las "Normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador", en especial a su clasificación de servicios generales, servicios a la nave, servicios a la carga, servicios de transportes de personas, servicios conexos y servicios no portuarios y su efecto en la reglamentación, la estructura y los niveles tarifarios.
- El documento que viabiliza el permiso de operación que se realiza entre SUINBA y las Operadoras Portuarias basado en la matrícula de la OPB y las normas vigentes, establece los puntos del compromiso y obligaciones con la OPB y su relación con esta Superintendencia, mismo documento que está sujeto a cambios dinámicos de acuerdo a como se vayan dando los acontecimientos, y se irán implementando progresivamente con toda OPB, OPC y OPSC en esta jurisdicción.
- En cuanto a las empresas que sean públicas o privadas y que prestan servicio de carga se solicita que se realice un análisis del proceso de calificación como operadores de carga dentro del sistema portuario, en la jurisdicción de Balao específicamente a Petroecuador EP y OCP.
- ALO.- Se recomendó que la información que se ingresa en los ALO's sea cuidadosamente manejada, ya que legalmente la nave no está lista, acción que afectaría a todo el sistema, por lo tanto, se debe corregir inmediatamente en coordinación con la DIRNEA, por lo que las coordinaciones agencia con DIRNEA y PETROECUADOR EP / OCP con las agencias es fundamental para la libre plática al arribo y de la misma manera para el zarpe.
- Se actualizará el procedimiento para DIRNEA en cuanto a la emisión del ALO en temas de Terminales Petroleros, tema que será tratado con esta entidad para minimizar los errores que se presentan.
- Es necesario que todo el sistema emplee un mismo lenguaje conforme al reglamento vigente, donde un **operativo** consiste exclusivamente a la ejecución de carga y descarga, y la **maniobra** comprende un todo, desde que el buque llega, hasta que el buque se va de la rada, de esta manera un inicio y final de un amarre dado por el Capitán/Práctico, implicaría el inicio del operativo a cargo del Capitán/Capitán de Control de carga, y a su vez la finalización del operativo dado por el Capitán/Capitán de Control de carga implicaría el inicio y fin del desamarre a cargo del Capitán/Práctico y el conjunto de ello con el fondeo en cualquiera de los momentos es lo que se considera como la maniobra de la nave en la jurisdicción.
- Existen circunstancias por las características de las naves y los requisitos para los amarres

Vía Puerto Marítimo, Edificio junto a la Capitanía de Puerto de Esmeraldas
Teléfonos: 2722262 – 2728738, Fax ext. 116, 2728116, 2721295, Radio 2724420
operaciones@suinba.com

y operativos que por su carácter eventual no están especificadas en el Reglamento, sin embargo, el criterio en estos casos del inspector deberá ser aceptada y cumplida para el inicio de las actividades de la nave, caso contrario o de dudas, la información debe ser canalizada al Intendente de Control de Contaminación o de guardia en fin de semana, quien procederá a ratificar o corregir las acciones consiguientes para evitar demoras en el operativo, esto es sin desmedro de la protesta que podría presentar el usuario para la absolución del Superintendente.

- El Superintendente en conjunto con el Intendente de Operaciones progresivamente tratarán de disminuir los tiempos de maniobras (menor a dos horas) entre uno y otro operativo, para que de acuerdo a la disponibilidad de embarcaciones y personal de Prácticos, se pueda realizar el mayor número de maniobras o dos maniobras al mismo tiempo, en especial la consideración al ex TEPRE.
- Se denomina “Remolcadores en línea”, a los remolcadores que se encuentren amarrados al muelle, y que mantienen los requisitos y disposiciones contemplados cuando se emitió el permiso de operación; si por alguna razón no lo hacen, será sacado fuera de línea a pesar de que esté “disponible” o en muelle.
- El orden de salida o designación de los remolcadores para las maniobras, se recalcó que Radio Balao no se equivoca al designar en forma consecutiva a cada uno de ellos sin considerar el tipo de maniobra, es una designación consecutiva simple, en caso de que algún Patrón no acate las disposiciones o el remolcador reporte no estar disponible, se considera que su turno ha perdido y que será considerado en el orden siguiente de todos los remolcadores que si están en línea, lo cual será comunicado a la empresa propietaria en razón de los compromisos adquiridos como OPB.
- La empresa de considerar una designación como un error por parte de Radio Balao debe manifestar su inconformidad al Intendente de Operaciones para su solución inmediata o al suscrito que debe ser por escrito para las correcciones y acciones que amerite en cada caso, ya que la designación debe ser transparente y no de favoritismo para ningún remolcador o empresa que opera en esta jurisdicción.
- La mejora en la metodología en la designación futura está siendo considerada por el Intendente de Operaciones, quien presentará las modificaciones adecuadas para dicha designación y por tanto se solicita de los usuarios que presenten criterios para una mejor designación que permita mejorar el uso adecuado de embarcaciones en las maniobras a realizarse, por lo que no es adecuado que dichas solicitudes se presenten durante los fines de semana a los Radio Operadores, quienes no están autorizados a realizarlo.
- De conformidad a la normativa vigente, la única lancha calificada para el uso de Prácticos y Autoridades es la L/Deneb, y culminadas las reparaciones la L/Flopec 1, en casos de no disponibilidad de las lanchas anteriormente mencionadas, se hará uso de las Lanchas de J&L (Twinza y Marimba), y que a pesar de ser embarcaciones de Servicios Conexos la tarifa a aplicarse corresponde al de servicio de lancha para Practicaje. Otras embarcaciones en casos muy excepcionales a las anteriormente mencionadas, podrían ser empleadas para movimiento de autoridades (no práctico).
- Es necesario que PETROECUADOR EP envíe las expectativas del empleo de sus embarcaciones específicamente a sus remolcadores para las maniobras en el SOTE y en el TEPRE para una adecuada programación, considerando que el servicio de remolcador o lancha implica “la puesta a disposición de nave y tripulación para la maniobra”, y por tanto

debe contemplar incluso el personal que en las respectivas boyas opera para la maniobra de aseguramiento de las tiras.

- Hay que redoblar esfuerzo en el mantenimiento preventivo y correctivo de las boyas que minimice accidentes o riesgos por resbalones o inconvenientes con los ganchos, por lo que es necesario que PETROECUADOR EP remita un informe del mantenimiento programado que sea suficiente para mantenerlas en condiciones aceptables de seguridad del personal que debe subir a las mismas para el amarre y desamarre de las naves a ellas.
- Ante el desalineamiento que presenta actualmente las boyas en el “cuadrilátero del TEPRE”, es necesario que PETROECUADOR EP prepare un proyecto de adecuada ubicación de las mismas como corresponde a información de reglamentos y carta náutica, ya que al momento en su aproximación y más durante el amarre presenta dificultades en la actual situación, incrementando el nivel de riesgo que puede ser minimizado mediante una recolocación adecuada de las boyas con su sistema de anclaje.
- El arribo del práctico determina el inicio de una maniobra y el reporte que él hace para la definición de la hora de inicio a la nave, implica la seguridad que la nave está lista para la maniobra, sea fondeo, amarre/desamarre, etc., esto es personal y material en su integralidad en sitio y listo, como la nave misma, lancha, remolcador, personal de operativo abordó u otros, por lo que al momento no es aplicable el pedido que el práctico previo a movilizar recursos realice un análisis del escenario para que sobre ello disponga la idoneidad o no de movilizar personal y material,
- Se recomendó de que, en caso de que una vez terminada la carga, y no se ponen de acuerdo en inconvenientes de cálculos o valores entre el operador de carga/terminal con el capitán de la nave, la agencia debería comunicar la reprogramación de la maniobra, que limite los casos de falso movimiento.
- Hay que revisar con mesura la figura de ZARPE ANTICIPADO, la misma que la norma internacional la presenta como una excepcionalidad a ser empleada para el no retraso de una nave por formalidades o trámites en proceso no discutibles, pero se ha malentendido cuando hay diferencias de carga que pueden afectar documentos principales de zarpe como un BL o pago de tasas oficiales, donde la Ley de creación y la Ley de Régimen Administrativo de los Terminales Petroleros y el Reglamento de Operaciones de Seguridad, Protección y Control de la Contaminación para el Terminal Petrolero de Balao determinan claramente que SUINBA no está autorizado a dar zarpe en caso del no pago de dichos conceptos, por lo tanto, en caso de ser necesario el operador de carga (PETROECUADOR EP u OCP), mediante comunicación escrita notificarán a la autoridad que asumen la responsabilidad por la divergencia que se produzca de inconsistencia de carga entregada/recibida y por consiguiente diferencia de cobro de tasas.
- El Práctico como un asistente asesor del Capitán de la nave para la maniobra, es en escena junto al Capitán quienes juzgan la necesidad de continuar o suspender la misma, y en caso necesario el Práctico puede suspender una maniobra, lo cual debe ser acatado por todos quienes participan de ella e informado por escrito a su retorno a muelle, sin desmedro de que el Capitán de la Nave presente su reclamo a SUINBA por no estar de acuerdo con decisión del Práctico. Lo relevante para todo el sistema portuario en esta jurisdicción, es que se entienda que el Capitán o el Práctico pueden dar por suspendida o no iniciar una maniobra, la misma que debe ser acatada, sin desmedro de las investigaciones posteriores de los hechos que produjeron dicha disposición.

- Dado que el responsable en maniobra sigue siendo el Capitán de la nave, ante una suspensión de dicha maniobra, el Práctico debe retornar la nave al fondeadero, y se desembarcará una vez que la nave esté en fondeadero, pero de ninguna manera el Capitán de una Nave está autorizado a realizar maniobras, posteriormente esta situación debe ser informada por escrito a SUINBA.
- Por tal motivo, el Práctico como asistente del Capitán, deben justificar solidariamente en caso de algún accidente o daño a la infraestructura, razón que involucra la responsabilidad del armador y es por esto que el Capitán de la nave puede abortar cualquier orden del Práctico por seguridad de la nave, generando de inmediato lo dispuesto en el párrafo anterior.
- De la misma manera, recordar que el Capitán de Amarre y Control de Carga (CACC) es un asesor del Práctico en las maniobras, y asiste en la conveniencia o no de realizar una maniobra, y de ser necesario informar si una maniobra se realizó con riesgo, sin embargo no le asiste la facultad en estos casos de fondear una nave o menos aún realizar una maniobra cuando la misma ha sido suspendida por el Práctico.
- Para estas decisiones, el costo de una maniobra no es relevante sino la seguridad de la misma, sin embargo, es indudable que genera impacto de costos en base a la relación contractual de las empresas participantes.
- Se pondrá en ejecución el proceso de reactivación de papeletas electrónicas por servicios prestados, esperando que a partir del 2019 este sistema reemplace totalmente al sistema actual de papeletas manuales, de tal manera que dichos documentos sean firmados físicamente por el Capitán de la Nave y Agencia previo al zarpe de la misma. SUINBA remitirá progresivamente el proceso de implementación de dicho sistema que involucra a la nave y las OPB en curso.
- Con respecto a la culminación de maniobra para dar inicio al operativo (carga/descarga) y específicamente sobre la última tira de amarre en el TEPRE, se determinó que por seguridad de la maniobra, se dará cumplimiento a lo establecido en el Reglamento de Operaciones, en cuanto a que el Práctico debe culminar la maniobra con todas las tiras aseguradas dejando de lado cualquier costumbre o acuerdo para que sea el CACC quien realice la misma en forma posterior.
- El Capitán de Amarre y Control de Carga (CACC), de acuerdo a la normativa vigente es el responsable del operativo de Carga/Descarga sin desmedro de que el Capitán de la Nave es el responsable permanente de toda la estadía, maniobras y operaciones de la nave, por lo tanto el CACC en caso de riesgo, por la seguridad del operativo, de acuerdo o no con el Capitán de la nave, **SÍ PUEDE** suspender el operativo de carga/descarga, el mismo que debe ser inmediatamente informado por escrito emitir su justificación adecuada a SUINBA, en previsión de reclamos posteriores.
- Ante observaciones por ocurrencia de maniobras riesgosas que podrían afectar la infraestructura, se requirió a OCP y EP PETROECUADOR, enviar sus propuestas de restricciones a la maniobra en especial al acercamiento de las naves y los riesgos a los que se expone cada límite de acercamiento, que permite de ser necesario la inclusión en el Reglamento de Operaciones, como generales o específicas para cada terminal (Ex-TEPRE, SOTE y OCP).

- De la misma manera, se determinó realizar el análisis y envío de propuestas relacionadas a las funciones del CACC para la reforma del Reglamento de Operaciones, es especial aquella que establece a dicho CACC como responsable en el mismo nivel del operativo a la responsabilidad del Capitán de la nave, lo cual es necesario revisarlo.
- Al momento, el CACC es el responsable del operativo solidariamente con el Capitán, por lo tanto bajo su buen criterio u obligatoriamente cuando se cumplan las condiciones establecidas en el Reglamento de Operaciones, se recalca que en forma individual **SI PUEDE** suspender el operativo de carga/descarga, óptimamente en acuerdo con el Capitán, en ambos casos dará aviso al Terminal y Radio Balao.
- Sucediendo la suspensión del operativo (carga/descarga), de existir condiciones que a criterio individual o en conjunto con el Capitán consideran de mayor riesgo o la presencia de las condiciones restrictivas determinadas en el Reglamento de Operaciones, solicitarán el desamarre urgente, para lo cual Radio Balao a la recepción del mismo, debe proceder como un caso emergente a disponer el movimiento inmediato de Práctico y embarcaciones para dicha maniobra.
- En caso de emergencia, el Capitán de la Nave con asistencia del CACC podrán realizar el desamarre sin necesidad de Práctico, lo cual estará en conocimiento de Radio Balao ya que el desamarre por emergencia es bajo responsabilidad del Capitán de la Nave, como la única maniobra en que el CACC actúa como Asistente del Capitán, por cuanto en estos casos la naviera asume la responsabilidad de los daños ocasionados pero a su vez precautela la seguridad de la nave, por lo tanto una vez producido el desamarre deberá mantenerse en área segura hasta el arribo del práctico para la maniobra que disponga SUINBA.
- Se hizo énfasis en diferenciar el hecho de suspender o parar un operativo que está relacionado a la carga e infraestructura, con el hecho de solicitar o realizar un desamarre que está relacionado con la nave e infraestructura, en las cuales los participantes tienen diferentes niveles de actuación y de responsabilidad.
- De la misma manera, es necesario diferenciar los causales de niveles de riesgo propios o establecidos por el Reglamento de Operaciones, con el causal de emergencia, en especial en el sentido que los cambios de niveles de riesgo progresivos e incrementales no son propios de la declaración de emergencia, sino una situación que en algún momento indistinto de la causal que la origine, pueda generar más daños que la inacción en el operativo o la maniobra, lo cual será justificada posteriormente pero que no puede ser discutida en el instante de su ocurrencia, para el accionar responsable por cada participante.
- Culminado el operativo (carga/descarga), siempre habrá un tiempo muerto que conforme se mejore la programación en base al pedido respectivo, debe considerar incluso la formalización de los valores despachados y recibidos que constarán en los documentos de zarpe, el inicio de la maniobra de desamarre será establecido con el arribo del práctico a la nave en condición de lista para la maniobra, por lo tanto, es en ese momento donde culmina la tarea de responsabilidad directa del CACC y se inicia del práctico. La reforma a ello puede ser realizado en base a las propuestas de reforma al reglamento que se presenten, sin embargo al momento se dará cumplimiento a lo que se está aclarando y vigente.
- En una siguiente reunión, se tratará la problemática del Bunkereo, Alije, Maniobras Especiales y Otras maniobras.



VICEMINISTERIO DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE
SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL
SUPERINTENDENCIA DEL TERMINAL PETROLERO DE BALAO



- Con respecto al pedido de revisión de coeficientes por parte de las OPB, se determinó que es necesario remitan su requerimiento con la información de carácter técnico y de costos, que justifique el cambio de dichos coeficientes de participación.

Sr. Estuardo Salas Aldás
Superintendente
SUPERINTENDENCIA DEL TERMINAL PETROLERO DE BALAO

