



REGLAMENTO DE OPERACIONES PORTUARIAS DE ESMERALDAS

Resolución de la Marina Mercante 579
Registro Oficial 349 de 29-jun.-1998
Ultima modificación: 07-jun.-2001
Estado: Vigente

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA
MERCANTE Y DEL LITORAL

Considerando

Que mediante Resolución No. 055/96 del 22 de abril de 1996, publicado en el Registro Oficial No. 945 del 14 de mayo de 1996, el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos aprobó la Normativa Tarifaria para los Puertos Comerciales del Estado, la misma que en su primera Disposición Transitoria señala que hasta la publicación de sus respectivos reglamentos operacionales, quedan vigentes las disposiciones relativas a esta materia, contenidas en los reglamentos tarifarios aprobados para cada una de las autoridades portuarias;

Que mediante Resolución No. 470/96 del 23 de julio de 1996, publicada en el II Registro Oficial Suplemento No. 995 del 24 de julio de 1996, la Dirección General de la Marina Mercante aprobó el Reglamento de Servicios Portuarios para los Puertos Comerciales Estatales del Ecuador;

Que mediante Resolución No. 482/96 de septiembre 13 de 1996, publicada en el Registro Oficial No. 47 de Octubre 16 de 1996, esta Dirección General aprobó el Reglamento de Operaciones Portuarias de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas;

Que es necesario efectuar ciertas reformas al Reglamento de Operaciones, con la finalidad de armonizarlo a las disposiciones vigentes para el sector portuario; y,

En uso de la facultad legal contemplada en el Art. 5 Literal b) de la Ley General de Puertos.

Resuelve:

Art. 1.- Expedir el "Reglamento de Operaciones Portuarias para la Autoridad Portuaria de Esmeraldas", 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 15 de junio de 1998, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial, encárguese a la Autoridad Portuaria de Esmeraldas.

Art. 3.- Derógase la resolución DIGMER No. 482/96 del 13 de septiembre de 1996, publicada en el Registro Oficial No. 47 de 16 de octubre de 1996.

AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS

REGLAMENTO DE OPERACIONES PORTUARIAS

CAPITULO I
DISPOSICIONES GENERALES Y DEFINICIONES

I.1 Objeto



El presente reglamento describe la competencia que tiene Autoridad Portuaria de Esmeraldas, para regular el cumplimiento de las obligaciones y procedimientos operacionales que deberán observar las personas naturales o jurídicas que actúan en este Puerto para realizar 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 Puertos Comerciales y Estatales del Ecuador, emitido por la DIGMER mediante Resolución No. 470/96, publicado en el Registro Oficial No. 995 del 24 de julio de 1.996 Segundo Suplemento; así como las Resoluciones No. 472 y 476/96, 548/97 y en 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 APE, 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.

I.2 Definiciones

a) DIGMER

Es la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, cuyas funciones y atribuciones están determinadas en el Art. 5 de la Ley General de Puertos.

b) 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 éste le corresponden en dichas gestiones.

c) Autoridad Portuaria de Esmeraldas

La Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE) es una Persona Jurídica Estatal, con autonomía de gestión y patrimonio propios, creada por Decreto Supremo No. 1043 del 28 de diciembre de 1970.

Todas las referencias de este reglamento a la Administración Portuaria, deben entenderse hechas a la APE, en el puerto de Esmeraldas y en su zona de jurisdicción, legalmente establecida.

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

d) 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 o propio.

e) Buque o Nave

Cualquier barco, barcaza, barcasas "seabee y lash", remolcador, gabarra, balsa, plataforma u otro artefacto flotante.

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

f) 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.

g) Capitán de Puerto (CP)

Es la Autoridad Marítima, cuyas funciones están determinadas en el Código de Policía Marítima.

h) 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.

La "carga o descarga" no incluye las operaciones de estiba y desestiba en el buque.

i) Carga a Desembarcar

Es la recibida de un buque en el puerto, procedente de un puerto extranjero, para ser introducida al territorio aduanero nacional.

Las operaciones de descarga de cabotaje internacional, están incluidas en este ítem.

j) Carga a Embarcar

Es la recibida en el puerto, para cargar en un buque con destino a un puerto extranjero.

k) Carga de Cabotaje Nacional

Es la movilizada por un solo medio o combinaciones de medios de transporte, entre puertos o terminales marítimos o fluviales del Ecuador.

l) Carga en tránsito

Es la que llega a un puerto, como escala intermedia entre su origen y su destino final en otro puerto. Puede ser nacional o internacional.

m) Carga de Transbordo

Es aquella cuyo traslado se efectúa desde una unidad de transporte a otra o a la misma en distinto viaje, incluido su descarga a tierra para continuar a su destino final.

n) Cargador

Se entiende como tal al propietario de la carga.

ñ) Consolidar y Desconsolidar

Es la actividad de cargar o descargar mercadería en un contenedor FCL o LCL.

o) Embarque y Desembarque

Es la operación de entrada y salida de pasajeros hacia y desde un buque, en el que viajan.

p) Empresa de Servicios complementarios (ESC)

Es la persona natural o jurídica privada que desarrolla actividades complementarias o de apoyo a los

servicios portuarios, debiendo actuar bajo la contratación y responsabilidad de los OP, los armadores, sus agentes o representantes legales.

q) Estiba y Desestiba

Son las operaciones de colocación o arrumado, estabilización y ordenación de la mercadería únicamente en bodegas o cubiertas de buques.

r) Llegada al Muelle

Se da esta denominación al momento en que un buque durante las maniobras de atraque al costado del muelle designado para este fin, haya asegurado la primera tira de amarre a dicho muelle.

s) Manipuleo

Consiste en mover físicamente la mercadería o el equipamiento de un lugar a otro del puerto o terminal marítima, sin cargarla o descargarla en vehículos para su salida del recinto portuario.

t) Muelle

Se denominará como tal, a cualquier instalación, muro, amarradero, pantalán o facilidad de atraque y amarre, para buque, flota de barcasas u otras estructuras y los espacios en él asignados a la operación, rampas, depósitos, barracas o edificios anexos.

Los muelles según su titularidad patrimonial, pueden ser privados o públicos.

Los muelles pueden ser administrados y operados por sus propietarios, que podrán en este caso, autorizar el trabajo de terceros en ellos o concedidos a otras personas para su administración y operación, en determinadas condiciones.

La administración, operación y acuerdos contractuales con terceros, en los muelles estatales existentes, se harán de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente.

u) Muelle Preferencial

Es aquel a 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.

El derecho de preferencia no significará, en ningún caso, derecho exclusivo al muelle.

v) Operación de Buque

Consiste en el ejercicio de todas las actividades necesarias para la carga, descarga, estiba y desestiba de mercaderías hacia o desde un buque, desde la llegada al muelle, hasta su partida.

w) Operador Portuario (OP)

Es la persona jurídica de la iniciativa privada que, mediante una de las modalidades establecidas en la Ley de Modernización del Estado, presta sus servicios portuarios por delegación de la APG, quien la ejercerá por intermedio de un Acto de Autorización, de ser el caso.

Los OP se clasifican en los dos grupos siguientes:

a) Operador Portuario de Carga, (OPC): Es el OP que presta cualquiera de los servicios relacionados con la transferencia de carga.

b) Operador Portuario de Buque, (OPB): Es el OP que presta determinados servicios a los buques.

x) Partida del Muelle

Se da esta denominación al momento en que un buque, durante las maniobras de desatraque del costado del muelle, haya soltado la última tira de amarre.

y) Punto de Espera

En el caso de las mercaderías, es el lugar, dentro del puerto en el que el concesionario o permisionario establece 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 APE 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 JOP para mayor eficiencia.

z) Recinto Portuario

Es el área bajo control de APE comprendida dentro de los límites geográficos físicamente delimitados que corresponden al AREA PRIMARIA ADUANERA.

I.3 Responsabilidad por el Acatamiento y Cumplimiento de las Normas Vigentes

La APE 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 APE y de todos los usuarios del puerto, especialmente los Capitanes de los buques y Operadores Portuarios, conocer y acatar las normas vigentes al momento de utilizar las instalaciones y equipamientos portuarios. Los armadores de los buques o sus agentes serán los encargados de hacer conocer a los capitanes dichas normas.

La solicitud de muelle, por parte del armador o su agente, significarán 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.

I.4. Límites Geográficos para la aplicación de las Normas sobre Operación Portuaria

Los límites geográficos del Puerto de Esmeraldas, estarán definidos como los de la Jurisdicción de la Autoridad Portuaria de Esmeraldas.

Dentro de dicha zona, 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, se considerará para todos los efectos como recinto portuario del puerto de Esmeraldas. 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 Esmeraldas.

I.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 APG.

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, emitiendo al respecto las directivas que correspondan previa aprobación del Gerente General.
- b) Supervisar las obligaciones relativas a la actividad portuaria en concesiones, autorizaciones y permisos denunciando al GERENTE GENERAL aquellas acciones u omisiones que constituyan obstáculos para la mayor eficiencia del puerto.
- c) Supervisar la asignación y cumplimiento de las tareas operativas de aquellas unidades de la APE relacionadas a las operaciones portuarias, su administración y control, así como supervisar el cumplimiento eficiente de las obligaciones de los terceros relacionados con la actividad y seguridad portuarias, tanto desde el punto de vista de la seguridad laboral e industrial, como de la seguridad de las cargas.
- 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) 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 capitanía del Puerto y cualquier otro órgano, organismo u organización conexos a las actividades portuarias, no produzcan retrasos en las operaciones.

Esta coordinación incluirá cuanto sea necesario 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 atinentes a la actividad portuaria.

Las necesarias directivas a emitir, en cuanto 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 GENERAL propuestas para la realización de cambios que puedan mejorar la eficiencia de la operación portuaria o de áreas portuarias de almacenamiento y de tráfico.

I.6 Relaciones del Jefe de Operaciones Portuarias con otros Organos y Organismos del Estado

El JOP se relacionará con los órganos y organismos del Estado con jurisdicción en el puerto, a nivel operativo al que estos realicen sus tareas y, en caso necesario, elevará su informe al GERENTE GENERAL para realización de gestiones a más alto nivel.

Estos órganos y organismos designarán funcionarios con rango y capacidad de decisión propia delegada para su relación con el JOP de APE al nivel antes especificado. Los distintos órganos y 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.

El JOP coordinará con la Capitanía de Puerto todas las cuestiones relacionadas con la policía marítima, en la entrada/salida/estadía de los buques en la jurisdicción portuaria.

También coordinará, con la seguridad portuaria, todas las cuestiones relativas al servicio de vigilancia para la entrada y salida de personas, equipamiento, máquinas y mercaderías.



Así mismo revisará, con las Agencias Navieras, la actualización diaria de la información relativa al programa de llegadas y salidas de buques.

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 apropiados y con los usuarios portuarios, para revisar los requerimientos a establecer, para coordinar estas normas con las correspondientes a las de los organismos afectados y para el logro de la mayor eficiencia y menor costo de las operaciones.

I.7 Relaciones del Jefe de Operaciones Portuarias con las personas de Operadores Portuarios

Las personas de derecho privado actuantes en el puerto, podrán dirigirse en forma directa al JOP para tratar temas relacionados a la ejecución de las mismas.

Cualesquiera otra duda será planteada al Gerente General de la Autoridad Portuaria, quien resolverá de acuerdo a su competencia.

CAPITULO II LAS OPERACIONES PORTUARIAS

II.1 Normas de Carácter General

II.1.1. Documentos y Plazos de Presentación

La documentación indicada más adelante tiene que presentarse 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 las naves, deberán presentar obligatoriamente a la Autoridad Portuaria, la siguiente información:

1. Aviso por adelantado de llegada y estimado de salida de la nave: 72 horas antes de arribo a la boya de mar, excepto las naves cuyo último puerto de recalada sea panameño, colombiano o peruano, en cuyo caso deben presentar 12 horas antes del arribo a Boya de Mar.
2. Manifiesto General de Carga:

Para importación: 24 horas antes del inicio de las operaciones de descarga de la mercadería. Se exceptúa aquellos manifiestos emitidos en los puertos de la costa del Pacífico de Colombia, Panamá y Perú.

Para exportación: 48 horas hábiles después del zarpe de la nave.

3. Conocimientos de Embarque:

Para importación: Al inicio de las operaciones de descarga de la mercadería.

Para exportación: Hasta 48 horas hábiles del zarpe de la nave.

4. Documentos de exportación exigibles a la fecha del embarque: al inicio de las operaciones.
5. Rol y plano de estiba de la carga de importación por escotilla: 24 horas antes del inicio de las operaciones de descarga de las mercancías los mismos que deben ser entregados a la Empresa de Tarja que atienda a la nave.
6. Libretas de Tarja Unica: once ejemplares en idioma castellano: 6 horas antes del inicio de las operaciones. Las libretas se entregarán a la Empresa de Tarja.



7. Confirmación del zarpe: 2 horas antes del mismo.
8. Lista de Carga Peligrosa: 72 horas antes del arribo. Debe ser entregada en el Departamento de Operaciones; a la Unidad de Seguridad Física y a la Sección Facturación.

II.1.2 Permanencia y Movilización de Naves

Toda nave que permanezca en la jurisdicción de Autoridad Portuaria de Esmeraldas, 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 las naves y sus respectivas tripulaciones, sean puestas a su disposición para los fines específicos.
2. A.P.E. podrá rechazar cualquier carga que por su contenido pudiese considerarse de riesgo para el recinto portuario.
3. Los únicos responsables por la seguridad de la nave, mientras ésta se encuentre en la jurisdicción de Autoridad Portuaria son el Armador y el Capitán.
4. Cuando el Capitán de la Nave o persona encargada no estuviere a bordo o se negare a cumplir las instrucciones dadas por A.P.E. ésta utiliza los medios que fuere necesarios para tal fin, correspondiendo al Armador, Capitán o Agente cubrir los gastos que se causaren.
5. Las naves que se encuentren dentro de la jurisdicción de A.P.E. deberán mantener 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 de la nave obligado a cumplir tal disposición.
6. Los daños causados por las naves a los muelles serán de responsabilidad del Armador o sus Agentes, por lo que A.P.E. establecerá el monto de los daños y comunicará a la Capitanía del Puerto para las acciones correspondientes. En caso de que la nave tuviere que abandonar el puerto, deberá presentar una garantía que asegure el cumplimiento de las obligaciones que se deriven de tales hechos.
7. De igual manera APE exigirá, previo el zarpe de la nave una garantía que cubra el pago de las tarifas portuarias, multas o indemnizaciones por daños y perjuicios a que estén obligados, incluyéndose en esas últimas la contaminación marina producida por pintura, desechos de sentina, basura y otros medios contaminantes; los montos de las garantías serán establecidos por APE de acuerdo a los daños causados.

A.P.E. podrá solicitar al Capitán del Puerto que se niegue el zarpe de una nave que no haya satisfecho las tarifas portuarias, las multas o indemnizaciones por daños y perjuicios a que esté obligada.

8. El Jefe del Departamento de Operaciones está facultado para ordenar la movilización de una nave que se encuentre en el muelle, fondeaderos u otros lugares dentro de la jurisdicción de A.P.E., en los siguientes casos:

- a) Emergencias.
- b) Conveniencia de la Entidad Portuaria, por requerimientos operacionales.
- c) Cuando una nave haya dejado de realizar operaciones en un período de cuatro horas laborables y existe otra nave esperando muelle.

Los gastos que ocasionen los movimientos indicados en los literales a) y b) estarán a cargo de A.P.E. En el caso del literal c), será por cuenta de la nave involucrada.

II.2 Normas relativas a la Entrada, Salida y Estadía de los Buques en el Puerto

II.2.1 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 y las dictadas por la APE y la Capitanía de Puerto en el ejercicio de su competencia.

Los Prácticos deben conocer y cumplir con las normas emitidas por la Capitanía del Puerto y la Administración Portuaria, para el movimiento de buques dentro de la Jurisdicción de APE 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, la CP, de oficio o a solicitud de APE, 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.

Solo las personas jurídicas que de acuerdo con lo estipulado en el Reglamento de Servicio Portuario para Puertos Comerciales y Estatales del Ecuador estén calificadas como Operadores Portuarios de Buque o de Carga y Empresa de Servicios Complementario pueden prestar servicios portuarios. Cualquier otra persona, sea ésta natural o jurídica, que carezca de estas calificaciones no podrá prestar ningún servicio relativo a los OP; si es sorprendida contraviniendo esta disposición, será sancionada conforme al presente Reglamento, recayendo sobre ella, la negación de acceso al puerto y la inhabilitación definitiva para ser o formar parte de un OP, según el caso.

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

II.2.2 Aviso de Llegada a la Boya de Mar

Al iniciar las maniobras que requieran el servicio de Prácticos, las naves se comunicarán por radio con APE, en Canal 16 como canal de llamada, para solicitar la autorización de ingreso al Canal de Navegación y la toma del Práctico, la misma que será emitida por el Jefe del Departamento de Operaciones o por el Supervisor de Muelle, en turno.

Los Prácticos tienen la obligación de informar a los Capitanes de las naves, 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.

El orden de embarque de los Prácticos en la Boya de Mar o en el área de espera (Carta I0A 1006), se establecerá de acuerdo a las disposiciones del JOP de la APE o por el Supervisor, basándose en el orden de llegada de los buques a la Boya de Mar.

Las Agencias Navieras comunicarán oportunamente el nombre del Práctico que se embarque al JOP. Ningún Práctico podrá embarcarse si su designación no ha sido puesta en conocimiento de la autoridad antes indicada. De igual forma, la Agencia Naviera comunicará oportunamente, el cambio de designación del Práctico.

II.2.3 Fondeo

La APE, asignará y controlará el cumplimiento de las normas y regulaciones relativas a la seguridad en el anclaje y fondeo de buques y áreas de fondeo o espera, 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 esperando inspección de los Oficiales de Sanidad

Nacional y aquellos a los cuales se les otorgue un permiso especial para anclar en otras partes.

El fondeadero autorizado en el canal de acceso será el área asignada en la carta IOA 1006.

Para fondear naves en cualquier otro canal para efectuar maniobras de combustible, se deberá tener la autorización escrita del Capitán del Puerto, en la que se indicará el lugar, fecha y nombre de la nave que entregará el combustible, así como las condiciones de seguridad y preservación del medio ambiente en que se hará la carga de combustible.

II.2.4 Requerimientos y Normas para el Uso de Prácticos

La empresa privada está autorizada para proveer el servicio de practicaaje en el Puerto de Esmeraldas. Las Empresas Navieras, Agencias Navieras y Autoridad Portuaria de Esmeraldas, pueden contratar a los Operadores Portuarios de buques calificados para dar este servicio durante el movimiento de naves en el Puerto Comercial, así como para las maniobras de cambios de muelle, cambios de banda o para la navegación de y hacia la zona de espera o fondeo.

Únicamente las Empresas que estén matriculadas por la DIGMER como Operadores Portuarios de Buque para proveer el servicio de practicaaje, serían las únicas autorizadas para proporcionar este servicio. Los Prácticos no podrán ejercer esta actividad individualmente como personas naturales.

Las Empresas matriculadas para prestar el servicio de practicaaje, deben cumplir con la presentación de la garantía bancaria o póliza de seguro por responsabilidad civil y daños a terceros, con la finalidad de cubrir los daños que causen a la infraestructura, instalaciones de señalización o balizamiento.

Para las maniobras de zarpe o arribo, los Prácticos deberán presentarse a bordo de la respectiva nave, por lo menos con treinta minutos de anticipación sobre la hora programada por la Agencia Naviera o dispuesta por el Departamento de Operaciones de Autoridad Portuaria de Esmeraldas.

La navegación en el canal de acceso podrá realizarse durante las 24 horas, para naves con calado de hasta 11 mts. (33 pies) por lo que no tendrá limitación de navegación y condicionamiento de marea.

Las naves que lleguen con calado superior a 11 mts. (33 pies) deberán ingresar al área del Puerto Comercial con marea favorable próxima a pleamar.

Los Prácticos tienen la obligación de reportar a la Capitanía del Puerto de Esmeraldas, las novedades, según lo establecido en el Art. 21 literal j) y Art. 22 del Reglamento para el Servicio de Practicaaje Marítimo y Fluvial en los Puertos y Terminales de la República.

Los Prácticos para realizar su trabajo, deberán abordar la nave en perfectas condiciones físicas. El Capitán de la nave deberá impedir el acceso al trabajo del Práctico que no cumpla con esta condición, debiendo reportar este hecho, inmediatamente, a la Capitanía del Puerto a través de la respectiva Agencia Naviera.

Los Prácticos deberán mantener contacto permanente de radio con el Departamento de Operaciones de APE, debiendo informar lo siguiente:

- Hora de embarque del Práctico
- ETA al muelle y ETD del mismo
- Características generales de la nave

Durante las maniobras de atraque los Prácticos mantendrán contacto permanente en el canal 16 con el Supervisor de Operaciones a fin de posicionar al buque en el lugar donde este último haya indicado.



El Operador Portuario de buque que preste el servicio de Practicaje, presentará un informe por escrito de las actividades realizadas a la Jefatura del Departamento de Operaciones de Autoridad Portuaria de Esmeraldas y a la Capitanía del Puerto, después de 2 horas de finalizado el mismo, pudiendo hacerlo personalmente, o vía fax o cualquier otro medio informático.

II.2.5 Acceso de Buques al Puerto

El acceso al puerto se realiza a través del canal señalado en las cartas náuticas para este efecto. (Carta IOA 1006).

El uso de este canal será obligatorio, salvo autorización expresa de la APE, que podrá ser dada en el mensaje de aproximación o salida del buque, debiéndose dar prioridad especial de paso por el mismo, a aquellos buques cuyo calado no les permite la libre navegación fuera de él, buques con hidrocarburos o carga peligrosa y buques con avería de máquina.

Los buques no podrán entrar o salir del canal sin la confirmación de la autorización, la cual recibirán por radio; los Prácticos, son los encargados y responsables de cumplir con esta regulación.

Una vez que se autorice la entrada al Canal de Acceso a un buque y comience la maniobra, deberá 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 DIGMER y APE.

II.2.6 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 los Abordajes en el mar.

Los Prácticos podrán ajustar la velocidad de la nave para arribar a muelle a la hora programada, y así facilitar las maniobras de atraque.

Por ningún concepto, excepto, en casos de emergencia las naves podrán salir del canal de navegación o de su fondeadero, cualquiera que fuere su calado.

Si una nave alcanza a otra, deberá hacerlo únicamente, previa comunicación por radio, con aceptación expresa del Práctico de la nave alcanzada, tras anotación en el bitácora.

El alcance se hará solamente por la banda de babor de la nave alcanzada, debiendo esta última disminuir la velocidad y maniobrar para permitir el paso de la primera.

La velocidad de una nave en el canal será moderada, no debiendo exceder de 15 nudos hasta la cuadra de la boya # 1 para proceder a la velocidad de 5 nudos.

Los Prácticos reportarán obligatoriamente al Departamento de operaciones de la APE y a la CP, las novedades encontradas en el canal y que tengan referencia con las boyas y luces de navegación, de acuerdo con los artículos 21 y 22 del Reglamento para el Servicio de Practicaje Marítimo y Fluvial en los Puertos y Terminales de la República.

II.2.7 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.

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

buques de mayor porte.

II.2.8 Requerimientos para el uso de Remolcadores

Las normas operativas referentes a los requerimientos para el uso de remolcadores en el puerto de Esmeraldas, son de competencia del OPB y de la APE.

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.

Por consiguiente se establece:

- a) El servicio de remolcadores en el puerto de Esmeraldas es de naturaleza privada; el Armador, su Agente o Representante podrán elegir el OPB que deseen, para recibir la prestación de este servicio.
- b) Las naves de menos de 3.000 TRB no necesitarán utilizar remolcador, salvo a solicitud del Capitán al mando o requerimiento expreso del Práctico.
- c) Las naves entre 3.000 y 15.000 TRB no necesitarán utilizar más de un remolcador, salvo petición del Capitán al mando o requerimiento expreso del Práctico.
- d) Las naves con 15.000 TRB o mayores, deberán usar dos remolcadores, salvo que tengan y usen facilidades para la maniobra de aproximación al muelle (Bow/Aft Thruster), que el Capitán al mando y el Práctico que dé el servicio juzguen que no es necesario el segundo remolcador y así se exprese en la solicitud del servicio por el armador, su Agente o Representante. En estos casos el Práctico debe obligatoriamente anotar esta circunstancia en el bitácora del puente y hacerlo constar en su comunicación por radio con los servicios de APE, al inicio de la maniobra.
- e) Al inicio del servicio, el remolcador se situará "a la espera" junto al costado de la nave y se comunicará con ésta por el canal de maniobra 06 VHF, 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.

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

Las horas, de entrada en servicio y de finalización del mismo, serán confirmadas por radio entre el Práctico y el Capitán del remolcador y servirán para la facturación del servicio.

- f) La Normativa Tarifaria para los Puertos Comerciales del Estado vigente, contiene las condiciones de inicio, suspensión y fin del servicio.
- g) El Operador Portuario de Buque que haya prestado el servicio tiene la obligación de entregar al JOP y a la CP el informe por escrito de las incidencias correspondientes, el cual podrá ser entregado personalmente, vía fax u otro medio informático.
- h) El servicio de remolque es un servicio auxiliar de la maniobra del buque y, como tal, debe obedecer en todo las órdenes recibidas de los responsables de dicha maniobra. El Armador del remolcador y su Patrón o Capitán al mando serán responsables por los daños y perjuicios producidos con motivo de las maniobras del remolcador y su asistencia a las naves, por causas imputables a ellos o el mal funcionamiento del remolcador, falsa maniobra, retraso en la prestación del servicio, negligencia o desobediencia de las órdenes del Práctico o Capitán al mando del buque remolcado.
- i) 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 el bitácora y el Armador, Agente o Representante quedarán en libertad de solicitar nuevo remolque a otro OPB, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar en el caso del primero.
- j) Al efecto, como consecuencia del reporte del Práctico, el Jefe de Operaciones Portuarias y el Capitán de Puerto ordenarán respectivamente las investigaciones e impondrán la sanción respectiva.



II.2.9 Avisos para la Planificación de las Operaciones Portuarias

Los Capitanes, los Armadores o los Agentes de estos suministrarán regularmente a la Autoridad Portuaria el programa de los buques con el propósito de planificar las operaciones y el tráfico portuario, incluyendo además lo siguiente:

- a) Programas anuales o mensuales de los buques de línea, cuando estén disponibles.
- b) Preaviso de 10 días, con actualizaciones de hasta 72 y 24 horas del tiempo estimado de llegada (ETA) y del tiempo estimado de salida (ETD).

En la actualización a las 72 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, lista de carga general, al granel, piezas pesadas o que sobresalen del contorno del buque.

En casos de buques muy grandes o especiales que requieran facilidades más allá de las normalmente utilizadas en la operación del puerto y que recalen en otros puertos del país o de la Región, cercanos a Guayaquil, la secuencia anterior no debe ser suministrada hasta que el buque zarpe del último puerto en que recale, pero debe ser preparada de acuerdo al cronograma existente.

- c) Antes de las 24 horas previas a la llegada del buque, debe estar completa la información referente a la nave 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 módem, fax u otros sistemas electrónicos que puedan ser recibidos 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.

II.2.10 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 la nave, deberá indicar el muelle de preferencia, en caso de tener derecho. 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 APE. Esta programación será presentada a los agentes o representantes, para ser discutida en reuniones al efecto.
3. La planificación semanal 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; la inasistencia a estas reuniones no justifica el desacuerdo y no aceptación de la programación antes indicada.
4. La orden de asignación de muelle estará en concordancia con el orden de arribo de las naves a la Boya de Mar; este procedimiento no garantiza proporcionar las facilidades de atraque solicitadas.
5. Aquellas naves que hayan solicitado un tiempo de operación de 9 horas o menos incluyendo las maniobras de atraque y desatraque, tendrán preferencia sobre otras, cuyo tiempo de operación sea mayor de quince horas, siempre y cuando el intervalo entre el arribo a boya de mar de las primeras con respecto a las segundas no exceda de dos horas. Quienes hayan solicitado esta preferencia no tendrán derecho a solicitar extensión de permanencia en muelle.
6. Las naves que fondean en boya de mar, 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 arribo, como si fuera por primera vez el arribo a boya de mar.
7. Se admitirá como fuerza mayor los daños a la maquinaria, a las plumas o grúas de las naves que



le impidan movilizarse por sus propios medios o continuar con las operaciones, según sea el caso, por un lapso no mayor de 4 horas, al término del cual deberá salir a fondeadero.

8. La planificación semanal de muelles que se realiza los días Martes y Viernes de cada semana, será observada con exactitud y los representantes de cada Agencia Naviera deberán firmar el registro de asistencia y programación, mediante el cual se comprometen a cumplir lo planificado. La inasistencia a estas reuniones no justifica la no aceptación de la programación antes indicada.

9. La nave bananera que por cualquier circunstancia no disponga de fruta lista para el embarque, deberá salir a fondeadero a fin de permitir la entrada de cualquier otra nave que pueda realizar sus operaciones por el tiempo que la primera se encuentre fuera del muelle. Los costos que demanden estos movimientos será por cuenta de la Agencia Naviera de la nave bananera que sale del muelle.

10. Cuando una nave deba salir de muelle y dirigirse a cuarentena, por requerimientos operacionales, aunque se encuentre dentro de su tiempo de permanencia solicitado, su regreso a muelle, para terminar sus operaciones, tendrá prioridad sobre cualquier otra nave considerando su condición de bananera, carga general o portacontenedores, para ocupar el muelle que le corresponda.

11. Una vez efectuada la planificación de muelles los días Martes y Viernes, ésta tendrá una validez de 48 horas. Las naves que durante este lapso modificaren su E.T.A. a Boya de Mar en 24 horas o más, deberán esperar la siguiente reunión para conocer el muelle al que ha sido asignada.

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

13. Para el caso de naves que embarquen trozas o gránulos de madera (CHIPS), APE determinará el muelle condicionado a las necesidades del puerto de asignar atracadero a naves de carga general o bananeras.

14. En la planificación de asignación de muelles los Agentes de las naves deberán informar oportunamente que necesitan reabastecimiento de combustible, dando cumplimiento a lo ordenado en el plan local de contingencias.

15. Toda nave que haya solicitado muelle por 75 horas o más y que haya sobrepasado las 54 horas de trabajo, estará sujeta a salir a cuarentena por conveniencias operacionales de APE, cediendo el muelle a naves que requieran operar hasta por doce horas incluyendo atraque y desatraque. La nave 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 caja de banano que se exporta y que consta en el aviso de salida 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.

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 perecederas.

Por cada hora o fracción de demora en dejar el muelle, después de haber sido requerido para ello, la Autoridad Portuaria de Esmeraldas aplicará un recargo, calculado en porcentaje de los costos de atraque o desatraque, a ser abonado antes de que el buque abandone el Puerto. El porcentaje será fijado en la normativa tarifaria, pudiendo variar en función de los muelles afectados, sin detrimento de las acciones que se tomen para la determinación de responsabilidades por la infracción cometida.

II.2.11 Procedimiento de Asignación de muelle

El orden de atraque y/o desatraque de las naves a sus respectivos muelles, será dispuesto por el Jefe del Departamento de Operaciones, de acuerdo a la programación acordada con las Agencias Navieras, previa solicitud señalada en el numeral II.2.10.

Las maniobras en los muelles 2 y 3 se realizarán hasta 11 mts. de calado y en el de servicios hasta 7.0 mts. de calado, referidos al MLWS.

II.3 Estadía del Buque en el Area Portuaria



II.3.1 Movimiento de Buques

Los buques abarloados a otros buque que estén atracados en muelles o fondeados en áreas de fondeadero, con el propósito de entregar o tomar carga o dar suministros deberán, a requerimiento del JOP, moverse temporalmente si están bloqueando el ingreso o egreso de un buque durante las maniobras de atraque, desatraque o fondeo en cuarentena.

De la misma forma 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.

II.3.2 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 de la nave juzgue que las facilidades otorgadas no son suficientes para garantizar la seguridad de la nave o de la maniobra de atraque deberá presentar el acta de protesto 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 de la nave.

El Acta de Protesto no eximirá al Capitán de la nave de su responsabilidad en asegurar la nave, 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 buques.

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

II.3.3 Otras Conexiones

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. Así mismo deben estar aseguradas de manera que no puedan ser movidas.

II.3.4 Precauciones de Buques en el Muelle

Los buques atracados en muelle deben permanecer ubicados de acuerdo con lo establecido en el numeral II.2.10.

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 CP, 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 sean necesarios a juicio de la

Autoridad Portuaria. El incumplimiento de este requisito habilitará al JOP para ordenar la salida del buque de la zona portuaria.

El incumplimiento de las normas referentes al inciso anterior, será considerado como falta muy grave; siendo responsable solidario el Agente o Representante Legal del buque, en caso de que éste no hubiere notificado a las Autoridades pertinentes.

II.3.5 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 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.

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

II.3.6 Objetos sobresalientes

Los objetos sobresalientes superiores al contorno del buque y que puedan ocasionar peligro para buques que pasen, deberán estar indicados, específicamente, y permanecer marcados durante el día e iluminados en la noche.

La anclas, cuando no estén en uso, deberán estar recogidas completamente.

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

II.4 Operaciones en Buque y en Tierra

II.4.1 Rol de los Operadores Portuarios de Carga

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 Autorización 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 Dominio Público Portuario bajo su administración directa.

El libre intercambio de equipamiento o personal entre los Operadores Portuarios, estará permitido, siempre que las empresas mantengan en todo momento el nivel de capacidad técnica, propia o contratada, que dio origen y justificó su autorización.

También se permitirá la subcontratación entre ellos y la de empresas o mano de obra especializada (p.e. transportistas o estibadores) por parte de los OP, para el ejercicio de sus especialidades respectivas. La compañía que efectúe estas subcontrataciones o intercambios será responsable del trabajo de la otra compañía, el equipo y el personal que toma o subcontrata, como si fuera propio

para todos los efectos y durante el tiempo que dure la operación portuaria.

La responsabilidad a que se refiere el párrafo anterior no exime a quienes son contratados, por las infracciones o accidentes que causen en forma directa o por su negligencia, error u omisión en el cumplimiento de su trabajo en el puerto.

II.4.2 Documentación a presentar por el Operador Portuario, previa la operación en un buque.

La empresa responsable de la operación de una nave determinada, debe presentar al JOP de Autoridad Portuaria la preplanificación de la operación completa, 24 horas antes de la llegada del buque, 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, preparado de manera tal, que el buque pueda operar en cualquier muelle apropiado que se le asigne.
- b) Planilla de trabajos que permitan comprobar que los ETA/ETD pueden ser mantenidos en base a 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) Actualización de cualquier información que afecte a la operación, derivada de la estadía en el puerto anterior, en casos en que los buques recalen en puertos a menos de 24 horas de travesía a Esmeraldas, 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) Declaración de disponibilidades 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, etc. y de los estándares de seguridad a ser provistos y seguidos, en base a 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.

La APE 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.

II.4.3 Operaciones de Tarja

II.4.3.1 Obligaciones de la Empresa de Tarja

Autoridad Portuaria de Esmeraldas, ha autorizado a las ESC matriculadas en la DIGMER para proporcionar el Servicio de Tarja, cuyos representantes deben cumplir 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 de la nave.
2. Conocer con la debida oportunidad la fecha y hora de arribo de la nave a la cual deben atender, debiendo proporcionar el número de tarjadores que sea necesario, bajo el principio de un tarjador por gancho.
3. Asistir a las reuniones de los días Martes y Viernes, para la designación de las naves a las cuales las empresas de tarja darán el servicio correspondiente.
4. Ordenar a los respectivos tarjadores que llenen los formularios de las guías de tarja con letra de imprenta, debiendo cerciorarse que las anotaciones efectuadas se encuentren claras en cada una de las copias.
5. Presentar a las Agencias Navieras una liquidación preliminar, después del zarpe de la nave y una liquidación definitiva en las 24 horas hábiles posteriores.
6. Entregar diariamente en el Departamento de Operaciones, el reporte definitivo de las naves que han sido atendidas.



7. La Agencia Naviera contratará a la ESC de tarja con la que va a trabajar. No podrá ser designada la ESC de tarja que tenga relación directa con la Agencia Naviera u OPC que atienda la nave.

Nota: Numeral 7. sustituido por Resolución Consejo/Dirección de Marina Mercante No. 95, publicada en Registro Oficial 342 de 7 de Junio del 2001 .

II.4.3.2 Obligaciones de las Agencias Navieras

Los representantes de las Agencias Navieras que cumplan funciones en el recinto portuario, mientras atienden a las respectivas naves, tienen la obligatoriedad de cumplir con las siguientes disposiciones:

1. Entregar a las empresas de tarja, con seis horas de anticipación al inicio de las operaciones de la nave, las libretas de tarja, en un número igual al número de ganchos que trabajará la nave, más un ejemplar. Con el mismo tiempo de anticipación se entregará también el listado de contenedores.
2. Solicitar en la Jefatura del Departamento de Operaciones los formularios de las guías de tarja de exportación y una vez que se haya registrado la información correspondiente, entregar al Jefe de grupo de los tarjadores de empresa que atienden a la nave, durante las operaciones de embarque.
3. Pagar a las empresas de tarja el importe de su trabajo en un plazo no mayor de ocho días contados a partir de la presentación de la factura respectiva. Las negociaciones de tarifas se realizarán libremente entre las partes involucradas.

II.4.4 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.

II.4.5 Normas específicas para operación de contenedores

II.4.5.1 Area de Contenedores

Las actividades de operación de contenedores estarán, preferentemente, concentradas en las instalaciones especializadas para este fin.

Los contenedores a embarcar estarán en el correspondiente punto de espera en la primera línea de muelle por un lapso no mayor de 24 horas o en el área asignada al operador, antes de la llegada del buque.

Los contenedores desembarcados, podrán permanecer frente al muelle donde la nave operó, por un lapso no mayor de 12 horas.

No se permitirá la operación directa de contenedores a embarcar o desembarcar salvo que, su carga, resulte obligatoria.

Se excluyen de los párrafos anteriores los contenedores que sustituyan a otros que estuvieron en su momento en posición de embarque y que, por causas justificadas, no pudieron ser embarcados teniendo que ser sustituidos.

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.

II.4.6 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 Autoridad Portuaria, con el asesoramiento del JOP. En todo caso estos equipos estarán dotados de condiciones tales como 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.

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 Esmeraldas implementará un sistema de orientación de tráfico, para evitar congestión de vehículos en las áreas de operación y otras zonas del puerto.

II.4.7 Almacenamiento, recepción y entrega de contenedores

Los contenedores descargados deberán ser almacenados en áreas diferentes de acuerdo a su condición (lleno o vacío), 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 APE y el OPC deberán establecer el procedimiento de recepción y entrega de los contenedores, mediante un documento único de intercambio de contenedores.

II.4.8 Procedimiento excepcional de Inspección Aduanera

Los procedimientos y casuística de Inspección Aduanera, se establecerán de común acuerdo entre la APE y la Aduana.

La Aduana podrá 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 Autoridad Portuaria.

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

Se dispondrá un Área de Inspección de Aduana para agrupar en ella estos contenedores y proceder a su inspección, evitando congestión y períodos de espera en los portones de salida. También se podrá establecer, para una inspección somera, un área en la zona de intercambio del recinto aduanero a la salida del puerto y después del control de salida de la APE.

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. En ningún caso se inspeccionarán contenedores bajo el gancho de la grúa o en el área directamente afectada por la operación del buque.

II.4.9 Contenedores vacíos



Los contenedores vacíos pueden ser objeto de plazos máximos de almacenamiento, en el caso de que estén produciendo congestiones en el puerto. Los que excedieren este tiempo de almacenaje, establecido por la Autoridad Portuaria, sufrirán los recargos que se establezcan en la Normativa y Niveles Tarifarios Vigentes. Sin perjuicio de lo anterior, la Autoridad Portuaria puede ordenar que dichos contenedores se retiren del puerto, a cargo del dueño o consignatario del mismo.

El incumplimiento de lo anterior los hará responsables de recargos porcentuales sobre la tarifa, a ser establecidos por la Autoridad Portuaria o a la consideración del contenedor como mercadería abandonada y la aplicación del régimen correspondiente, en caso de reiteración de la orden de retiro, sin que ésta sea atendida.

II.4.10 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 (OMI). El etiquetado adecuado y la documentación adicional para este tipo de carga deben cumplirse estrictamente.

La APE establecerá normas especiales y específicas para este tipo de cargas, que deben ser consideradas como complementarias a las normas internacionales IMDG (Código de Mercaderías Peligrosas Marítimas Internacionales).

Las normas generales en esta materia se contienen en el Capítulo III del presente Reglamento.

Cuando esté deteriorada la rotulación de la mercadería peligrosa módulo, bulto, tambor, etc., y exista duda en cuánto al tipo de carga, se informará en la División de Seguridad Ambiental quien tomará las medidas pertinentes.

El almacenamiento de explosivos no está permitido. Sólo podrá hacerse en circunstancias de excepcionalidad y en las condiciones establecidas por la CP, quien será en todo caso responsable por su custodia en un área separada y especialmente acondicionada de seguridad.

II.4.11 Documentación requerida para contenedores.

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

a) Orden de Trabajo y Acceso al Puerto

Será el documento único de acceso al puerto. La Autoridad Portuaria y la CP permitirán el acceso, sin más requisitos, a cualquier vehículo de transporte que presente este documento a la entrada al puerto y cumpla con el procedimiento a establecer para el control de salidas.

La Dirección Nacional del Servicio Aduanero permitirá a su vez el acceso, en base a 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.

En la Orden de Trabajo y acceso al Puerto se identificará a quien contrata el transporte, personal que entra con el medio de transporte, la carga y el área portuaria donde se encuentra.

El CP incluirá en sus permisos de acceso a bordo la información y formalidades de procedimiento que se establezcan para la Orden de Trabajo y Acceso al Puerto.

Esta documentación es independiente de la Hoja de Ruta obligatoria para la circulación de vehículos de carga.



b) Recibo de Intercambio de Contenedores

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

Deberá contener, los datos del contenedor, cargador, buque en que se transportó o transportará, destino del transporte terrestre, quien ordenó el movimiento y fecha de entrada o salida del recinto.

La terminal o patio de contenedores añadirá la fecha y hora de intercambio, quien lo recibió y quien entregó, con sus Cédulas de Identidad, ubicación del contenedor en la Terminal, estado de los precintos 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, frente a cualquier reclamo. El procedimiento a seguir en estos casos, lo determinará la Autoridad Portuaria.

c) documentación convencional aduanera y relativa a las cargas (Manifiesto, Lista de Embarque, Plano de Estiva, Lista de Carga y Descarga, Lista de Recepción/Entrega de Contenedores, Orden de Grúa, Orden de Trabajos Internos, etc).

d) Informe de ejecución (p.e hoja de asistencia de estibadores, informe de tonelaje, informe de turnos, informe de tiempo de espera, etc).

Los capataces deberán ingresar toda la información relevante en estos documentos, principalmente, horario de trabajo por funciones, tiempo ocioso, composición de las cuadrillas, ausencias de personal y utilización del equipo.

Además de estos documentos generales, los OPC pueden usar otros formularios para cargas especiales, que solamente se refieran a tráfico o actividades específicas.

II.4.12 Consolidación y Desconsolidación de Contenedores

La consolidación y desconsolidación de contenedores con carga dentro del puerto, será efectuada por los OPC solamente en las áreas designadas por la Autoridad Portuaria o administradas por OPC.

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.

II.4.13 Normas específicas para carga general

Salvo que sea autorizado 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 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 otra nave, o bien la recepción de carga por el OPC desde los mismos medios de transporte.

Cuando un operador este 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.

II.4.14 Carga general a desembarcar

La carga general a desembarcar será unitizada, 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 o carga similar de gran peso no podrán permanecer en el delantal del muelle ni en los laterales de las bodegas antes mencionadas.

La APE evitará que se produzcan desembarques de cargas sueltas, que impidan la eficiencia de las operaciones en el muelle. Las naves que traigan estas cargas cederán su prioridad de muelle a las que arriben con las cargas unitizadas o prelingadas.

II.4.15 Carga general a embarcar

La carga general a embarcar tiene que ser paletizada, unitizada 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 expresamente por el JOB, debiéndose cumplir las condiciones siguientes:

- a) El almacenamiento de la carga en espera de embarque, en cambios, debe garantizar los requerimientos de eficiencia de los operadores 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) El Armador del buque o su Agente, deberán prestar mucha atención a este tipo de operación.
- e) Las indicadas en el numeral II.4.14

En un plazo de seis meses desde publicado este reglamento la Autoridad Portuaria podrá aplicar a toda la carga general no prelingada, unitizada o paletizada, un recargo en la tarifa a la carga.

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 del tipo de los previstos en el numeral II.4.21 siguiente, en los casos en que el buque este operando.

II.4.16 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, etc. En la misma virada puede utilizarse otro equipo de manipuleo para poder 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.

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

II.4.17 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 economías de escala para una carga particular, tendrán prioridad de atraque sobre los que no cumplan con dichas condiciones o lo hagan en menor grado.

II.4.18 Documentación requerida para carga general o graneles

Además de la Hoja de Ruta y de la Orden de Trabajo y Acceso al Puerto, para cada medio de transporte y para cada entrada al recinto Portuario, se requerirá, la siguiente información para la aceptación de cargas generales o graneles a embarcar o desembarcar:

- Tipo de servicio - Envasado
- Número de unidades - Marcas y número
- Medios de transporte - Armador o línea naviera
- Lugar y país de origen - Lugar y país de destino
- Fecha de arribo - Fecha de partida
- Nombre del barco - Siglas de llamada
- Conocimiento de embarque - Número de registro
- Puerto de destino - Puerto de origen
- Destinatario del embarque - Carga peligrosa/
- Peso contaminante
- Medidas - Parte responsable por el
- Parte responsable de los operador
- costos de la operación

II.4.19 Pesaje

En el caso de que la pesada sea obligatoria o requerida por terceros distintos de la APE., los pesos de las mercaderías podrán ser suministrados por balanzas públicas o privadas, siempre que reúnen la certificación de calificación adecuada y aceptada por la Autoridad Portuaria y, en su caso, por la Aduana.

Cuando sea posible establecer el peso del tractor y remolque o camión, la Autoridad Portuaria puede aceptar la cantidad señalada. En esas condiciones, el camionero necesitará solamente presentar prueba del peso bruto para que el peso neto de la carga sea calculado.

Se podrá dar un soporte documental adecuado que certifique la tara de un camión o remolque en las condiciones que acuerden coordinadamente la Autoridad Portuaria y los demás interesados.

II.4.20 Procedimientos para la programación y control de uso y ubicación de camiones y remolques

Para la operación de un buque el OPC, someterá a la Autoridad Portuaria para su aprobación la programación de transporte terrestre y ubicación de camiones o remolques 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 APE; el incumplimiento de lo indicado será causal a cancelación de la asignación de muelle.

Los Operadores portuarios respetarán la voluntad de los cargadores 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.

Para controlar posibles violaciones a la libre competencia o evasiones fiscales mediante el traslado de costos de transporte a otros ítems de la operación, los Operadores portuarios que faciliten transporte terrestre de las mercaderías, deberán facturar el transporte separadamente de los otros servicios prestados en el interior del recinto portuario.

II.4.21 Límites de peso para muelles o áreas 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 depósitos y muelles establecidos por el Jefe del Departamento de Operaciones de la Autoridad Portuaria.

Cada Operador debe informarse de los límites de carga por metro cuadrado, carga por eje, etc., permitidos en cada caso y no puede usar, ni ordenar el uso de vehículos, equipos o elementos de carga que superen esos límites.

II.4.22 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.

La Autoridad Portuaria y/o el Operador Portuario o de zona concedida, se reservan el derecho de reparar o reponer, por si 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.

La CP, de oficio o a denuncia de la Autoridad Portuaria armadores y/u operadores, podrá ordenar la detención de 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 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.

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.

II.4.23 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 Esmeraldas, 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 CP 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 para 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.

II.4.24 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 que consista en un recargo porcentual, a fijar por la Autoridad Portuaria, sobre la tarifa del muellaje, por cada hora o fracción transcurrida sin abandonar el muelle, comenzando el cómputo dos horas después del 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.

II.4.25 Responsabilidad por pérdida o avería de la carga

Los embarcadores, consignatarios o recibidores de la carga, los OPC, el buque, sus Armadores, Charteadores 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 Concesionario, de cualquier responsabilidad que pudiera surgir de su propia negligencia u omisión.

II.4.26 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 APE, una zona de siete (7) metros a lo largo del delantal del muelle, para cumplir con los requerimientos de tráfico en el mismo y servicio de otras naves.

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

II.4.27 Limpieza del muelle

Será responsabilidad de cada Agencia Naviera y OPC que se efectúe la limpieza inmediata del muelle al término de las operaciones de carga y descarga de cada buque. 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 de la Agencia y del OPC deben estar obligatoriamente al arribo y al zarpe de cada buque a fin de que en conjunto con el Supervisor de Operaciones se establezca claramente la condición en la cual se recibe y se entrega el muelle.
- En caso de existir novedades en la entrega/recepción, el Superintendente de Terminales informará por escrito al Jefe del Departamento de Operaciones a fin de que este funcionario pida a la Sección Facturación la emisión de la factura correspondiente a la sanción impuesta. Esta notificación se efectuará el mismo día del zarpe del buque hasta las 17h00. Si este zarpo después de las 17h00 en días sábado, domingo o feriados se informará en la mañana del siguiente día hábil. No se incluirá el IVA en la sanción impuesta.

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 se considerará falta grave y el Agente del buque causante de los gastos que se incurriesen, si la APG se ve obligada a la limpieza del muelle, deberá pagar a esta, en la forma que se establezca el costo real de los mismos y la sanción que corresponda.

II.4.28 Operación de Carga de Trozas o Gránulos de Madera de Exportación

- Las naves que embarquen este producto operarán en el muelle que APE le asigne de acuerdo a sus prioridades y requerimientos operacionales.
- Las naves en operación de carga de madera de exportación en trozas o gránulos estarán sujetas a disponibilidad de muelles. Si durante las operaciones el Dpto. de Operaciones determina que es necesario asignar el muelle a otra nave de carga general o bananera, la nave suspenderá el embarque y saldrá a fondeadero. Los costos de todos los movimientos serán por cuenta de la nave.
- La Agencia operadora de la nave mantendrá permanentemente la limpieza del área portuaria donde se encuentran almacenadas las trozas o gránulos de madera y el muelle de embarque, desde el inicio de la operación de almacenamiento hasta la terminación de las operaciones de carga.

CAPITULO III

LA SEGURIDAD EN EL AREA PORTUARIA

III.1 Seguridad: Régimen general y responsabilidad de los usuarios.

Los usuarios del puerto, están obligados a cumplir las disposiciones siguientes:

a) Normas de seguridad para el personal que labora en el puerto:

El personal que labora en las instalaciones de APE deberá llevar la vestimenta apropiada que proteja la integridad física de los mismos, esto es: calzado, guantes, uniformes, y cascos de seguridad. Para su identificación los cascos deberán llevar el logotipo de la empresa a la que pertenecen así como la identificación otorgada por APE en el bolsillo superior izquierdo del uniforme.

Esta disposición es de carácter obligatorio y su falta de cumplimiento será tipificado como falta leve.

b) Normas de Seguridad para las Maquinarias y Equipos Portuarios:

Adicionalmente a lo mencionado en el numeral 2.4.6 la maquinaria y equipo portuario como Top loaders, Montacargas, Staddle Carriers, Grúa, Cabezales, etc. tiene la obligación de 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.

Toda maquinaria y equipo deberá permanecer guardada en los diferentes patios y bodegas si estas pertenecen al arrendatario en caso de que no dispongan espacio para parqueo, deberán permanecer en un gran lugar destinado para el efecto por APE cuya administración estará a cargo de una empresa privada.

c) 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.

El incumplimiento de éstas disposiciones serán tipificadas como faltas leves.

III.2 Prohibiciones

a) Las actividades o prácticas que representen riesgos para la integridad, el mantenimiento de maquinarias, y equipos en correcto funcionamiento o la propiedad de las personas, las construcciones, instalaciones, medios de transporte, movilización de cargas, objetos y cualquiera otros bienes que se encuentren en el recinto portuario o formen parte del mismo.

b) Fumar en los muelles, bodegas u otras facilidades portuarias bajo la jurisdicción de la APE. El área de prohibición en los muelles comenzará a una distancia de 15 metros de la primera línea de los mismos.

El JOP podrá establecer zonas especiales para que los trabajadores puedan fumar.

c) 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.

d) 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 éstos.

e) 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 y a la CP.

f) El almacenamiento de combustibles, destilados o cualquier producto líquido derivado del petróleo, salvo aceites lubricantes, en los depósitos de los muelles.

Se permitirá el recibo en el muelle, con destino a, o procedente de un buque atracado, de combustibles destilados o productos líquidos derivados del petróleo, pero no se permitirá que permanezcan en el muelle durante la noche, ni su ubicación próxima a algodón, harina, fruto o cualquier carga inflamable, contaminante o sensible a su contacto.

g) La ubicación o permanencia en los muelles, con destino a su embarque o procedentes de desembarques de mercaderías, bultos o envases con filtraciones, debiendo ser retirados del muelle inmediatamente, bajo la responsabilidad de quien los recibió.

h) El depósito o estacionamiento, durante los horarios fuera de operación, de automóviles o camiones en los muelles.

El estacionamiento de cualquier equipo dotado con motor o motores abastecidos por combustibles derivados del petróleo, será permitido cuando su presencia en el muelle sea necesaria para el funcionamiento del puerto o del buque debiendo poseer certificado vigente de inspección técnica emitida por la Autoridad Portuaria.

No obstante lo anterior, cualquier equipo o vehículo que produzca filtraciones o goteos de cualquier



tipo deberá ser retirado de inmediato del muelle, bajo la directa responsabilidad el OP del que dependerá sin perjuicio de la sanción que le pueda acarrear a su propietario y conductor.

i) Operar cualquier vehículo o equipo en cualquier muelle o lugar del puerto, cuando ella interfiera en la eficiencia de las operaciones.

Los automóviles de uso privado solamente podrán circular y estacionar en áreas autorizadas por la APG. Por razones tanto de seguridad portuaria, como del recinto aduanero, no se permitirá la circulación o estacionamiento de automóviles privados en los muelles.

El JOP resolverá específicamente sobre los posibles conflictos de tránsito, asociados con la operación de los muelles y bodegas o patios.

j) El uso de chimeneas, sopladores, caños de escape, etc. que emitan un humo denso en cualquier buque, instalación, vehículo o medio de movilización de cargas.

k) La obstrucción de muelles con herramientas de operación o estiba, equipos, vehículos o cualquier material u objeto que no forme parte de la carga.

El incumplimiento de esta regla, a partir de las 12 horas de aviso dado por el JOP a los responsables de los bienes, acarreará el removido 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.

l) Ocupar la franja libre de siete (7) metros destinada a la circulación longitudinal por el muelle a que se refiere el numeral II.4.26 de este Reglamento, la obstrucción del libre pasaje de cualquier equipo o vehículo y cualquier actividad que obstaculice el tráfico interior del puerto o ponga en peligro la seguridad de las instalaciones o las personas.

m) El cumplimiento de las normas anteriores se considerará como infracción grave.

III.3 Soldadura a bordo, encendido de fuegos y objetos candentes.

Los trabajos de 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 portuarios, sólo podrán ser realizados con autorización previa del JOP y la CP, otorgada por escrito para cada acción en concreto y expuesta en lugar visible en la zona donde se desarrollen los trabajos.

El incumplimiento de esta norma se considerará como infracción muy grave.

III.4 Fumigaciones

Cuando se requiera la fumigación de un área portuaria, los responsables deberán entregar un preaviso ante el JOP, con 10 días de anterioridad, para su aprobación. La solicitud será presentada ante el JOP, quien notificará de inmediato a la CP. La autorización o negación conjunta de ambas Autoridades deberá comunicarse a los solicitantes en el plazo máximo de cinco días.

En el preaviso se especificará la actividad y productos a emplear en ella, lugar, día y hora de la fumigación, zona de influencia y precauciones especiales a guardar, efectos inmediatos y secundarios por intoxicación con los productos a utilizar y su tratamiento médico indicado.

Así mismo se comprometerán explícitamente al cumplimiento de todas las normas nacionales y locales relativas a la fumigación.

No se podrá iniciar la fumigación sin la autorización escrita de las Autoridades antes reseñadas, debiendo seguirse sus indicaciones en cuanto a la señalización de la actividad y su zona de



influencia.

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

Sin perjuicio de lo anterior, se incoará el procedimiento para determinar si la urgencia se derivó de condiciones imputables a omisión o negligencia de los responsables, en cuyo caso se aplicará la sanción correspondiente por el incumplimiento de las obligaciones de este ítem.

El incumplimiento de las reglas contenidas en este artículo, se considerará como infracción muy grave.

III.5 Polución del área 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 numeral II.4.26 de este Reglamento, todos los implicados en 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, la Agencia Operadora de la nave deberá contratar este servicio con Empresas matriculadas por DIGMER y autorizadas por APPB, las mismas que deberán estar equipadas con los vehículos y medios adecuados antipolutantes y que estén garantizando su destino final de evacuación en los sitios autorizados por la Ilustre Municipalidad de Esmeraldas.

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 APE las medidas correspondientes y será obligatorio su retiro inmediato del puerto.

La Autoridad Portuaria deberá asegurar el suministro de medios públicos o privados de recepción de residuos de alimentos, plantas, carne y otros desperdicios orgánicos potencialmente infecciosos, a solicitud del buque o del OP.

Estos desperdicios orgánicos deben ser manejados en medios considerados idóneos por la Sanidad Vegetal, Animal y Marítima. La Autoridad Portuaria mantendrá una lista de las facilidades de recogida y tratamiento existentes y de las empresas encargadas de ello, en su caso.

El incumplimiento de estas normas se considerará infracción grave.

Sin perjuicio de que la APE establezca los oportunos mecanismos para limpieza y recogida de residuos y de la responsabilidad de quienes operan en los muelles, expresada en el numeral II.4.26 de este Reglamento, todos los implicados en 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 VI.

Para los propósitos aquí mencionados, la Agencia Operadora de la nave deberá contratar este servicio con Empresas matriculadas por DIGMER y autorizadas por APE, las mismas que deberán estar equipadas con los vehículos y medios adecuados antipolutantes y que estén garantizando su destino final de evacuación en los sitios autorizados por la Ilustre Municipalidad de Esmeraldas.

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 APE las medidas correspondientes y será obligatorio su retiro inmediato del puerto.

La Autoridad Portuaria deberá asegurar el suministro de medios públicos o privados de recepción de residuos de alimentos, plantas, carne y otros desperdicios orgánicos potencialmente infecciosos, a solicitud del buque o del OP.

Estos desperdicios orgánicos deben ser manejados en medios considerados idóneos por la Sanidad Vegetal, Animal y Marítima. La Autoridad Portuaria mantendrá una lista de las facilidades de recogida y tratamiento existentes y de las empresas encargadas de ello, en su caso.

El incumplimiento de estas normas se considerará infracción grave.

III.6 Evacuación de aguas servidas

La evacuación de aguas servidas de cualquier tipo en el recinto portuario, está estrictamente prohibida y será considerada como una falta grave.

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

III.7 Descarga de lastre o desperdicios

La descarga de lastre, líquidos de sentinas, desperdicios, basura, escombros o cualquier tipo de residuos en las aguas de la zona portuaria, canales de acceso y circulación o en cualquiera de las instalaciones portuarias, está estrictamente prohibida y se considerará infracción muy grave.

Para realizar estas operaciones deberá contactarse directamente con la APE y, en su caso, con las empresas especializadas matriculadas en la DIGMER para trabajos de bombeo de aceite o fango, recolección de basura o desperdicios sólidos y actuar según las disposiciones de la Convención MARPOL.

III.8 Mercaderías peligrosas

Se considerarán mercaderías peligrosas aquellas que cumplen la descripción del Código de Mercaderías Peligrosas Marítimas Internacionales (IMDG) de la OMI y las que específicamente se declaren como tales por la APE y la CP.

Los cargadores, los transportistas, sus representantes y operadores, serán responsables de la existencia y mantenimiento en correcto estado de las etiquetas indicadoras de las distintas clases de mercaderías peligrosas.

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, haciendo 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; sustancias 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.

III.9 Anuncio previo de las mercaderías peligrosas a bordo de buques

Los Armadores o sus Agentes deberán anunciar en forma precisa las mercaderías peligrosas, 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 Esmeraldas, 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 (UN CODE) si está disponible, código IMO y para líquidos inflamables el punto de combustión; nombre del buque, Consignatario y destino final de las cargas.

Será responsabilidad de los Armadores o sus Agentes el mantener actualizada esta información, tanto para los Operadores, como para las Autoridades.

III.10 Condiciones de manejo y almacenamiento de mercaderías peligrosas

Se deberán cumplir los requisitos de seguridad y precauciones establecidas para el Puerto de Esmeraldas, de acuerdo con las directivas emanadas por la DIGMER, en especial los siguientes:

- a) Deberán mantenerse zonas de almacenamiento separadas, limpias y secas, tanto a bordo del buque, como en tierra.
- b) Cualquier accidente en conexión con las cargas peligrosas debe ser avisado inmediatamente al JOP, CP y bomberos. Esto incluye averías en envases y cualquier posibilidad de filtración o derrame de estas cargas.
- c) En los casos de avería del envase o de mercadería peligrosa mal empaquetada, el JOP deberá requerir la intervención de la CP y la de un inspector autorizado, a fin de removerla o dar el tratamiento especial para evitar accidentes. Los Armadores, Agentes o Consignatarios de la carga serán los responsables de cualquier accidente.
- d) La pérdida de mercadería peligrosa debe ser informada inmediatamente a la APE.
- e) Las mercaderías peligrosas, en contenedores u otros envases, no se podrán almacenar en ningún otro lugar del puerto que no sea el área determinada para ello.

El incumplimiento de estas reglas será considerado como falta muy grave.

III.11 Normas de seguridad para el equipo de manejo de cargas



El equipo de manejo de cargas debe cumplir con los estándares de seguridad nacional e internacional y con los requerimientos específicos del puerto.

La APE será responsable de ejercer inspecciones periódicas que aseguren el cumplimiento de las normas de seguridad por quienes trabajen en el puerto y recalen en él.

Lo anterior no exime de responsabilidad a los implicados en el mantenimiento continuo de las condiciones de seguridad de sus equipos.

III.12 Precauciones para el manejo de explosivos

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

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 operación y transporte.

El incumplimiento de esta norma se considerará como infracción muy grave.

III.13 Señal de incendio

Si ocurriere un incendio a bordo de cualquier buque surto en el Puerto, el mismo deberá hacer sonar largos toques de sirena o silbato, con duración de cuatro a seis segundos cada uno. Dicha señal debe ser repetida a intervalo 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.

El incumplimiento de esta norma se considerará como falta muy grave.

III.14 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.

Si, 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.

El incumplimiento de esta norma se considerará como infracción muy grave.

III.15 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, la tripulación u otros buques, el JOP deberá comunicarlo a la CP, para que ésta actúe en consecuencia.

III.16 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 CP, de acuerdo con la normativa existente en la materia.

CAPITULO IV REGIMEN SANCIONADOR

IV.1 Potestad de sancionar, Infracciones al Reglamento

La potestad sancionadora de la APE 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 para efecto del presente Reglamento, las acciones u omisiones contrarias a lo prescrito en las normas y disposiciones generales y particulares, que signifiquen incumplimiento de las disposiciones de uso de bienes públicos, derechos de terceros, libre competencia en su caso, seguridad y tráfico marítimos y operación portuaria, preservación del medio ambiente y cualquier otra que sea aplicable por su naturaleza; sin perjuicio de que la APE pueda tipificar otras infracciones 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.
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.
4. Efectuar el pago por los servicios de tarja, a las Empresas que presentan este servicio, en lapsos mayores de ocho días.
5. Presentar las liquidaciones de tarja, a las Agencias Navieras, luego de haber transcurrido 48 horas hábiles del zarpe de la nave.
6. Presentarse a dar el servicio de tarja después del inicio de las operaciones de una nave.
7. Entregar el reporte de tarja en el Departamento de Operaciones fuera del plazo establecido.
8. Depositar contenedores vacíos fuera de los módulos asignados por más de 24 horas.
9. Depositar contenedores o carga general en áreas de tránsito vehicular o fuera de los espacios asignados en el Contrato de Arrendamiento Precario de Patios y Bodegas.

b) GRAVES.

1. Depositar carga peligrosa en áreas diferentes a las destinadas para tal efecto.
2. Depositar contenedores o carga general en el delantal del muelle durante las operaciones de carga o descarga de la nave.
3. Negarse a cumplir la orden de retiro del muelle dada por el Departamento de Operaciones.
4. No efectuar la limpieza del muelle al término de las operaciones de una nave.
5. Colocar cualquier obstáculo que constituya impedimento para el normal uso o funcionamiento de elementos, equipos y aparatos contra incendio.
6. Almacenar combustibles o cualquier producto líquido o gaseoso, derivado del petróleo, excepto aceites lubricantes, en zonas no autorizadas.
7. La obstrucción de muelles con herramientas de operación o estiba, equipos, vehículos o cualquier material u objeto que no forme parte de la carga.
8. Evacuar aguas servidas de cualquier tipo en el recinto portuario.

c) MUY GRAVES

1. Almacenar contenedores o carga general que contengan explosivos.

2. Intentar sobornar a funcionarios o empleados de A.P.E. para obtener beneficios personales en forma ilícita.
3. Realizar trabajos de soldadura eléctrica u oxiacetilencia o el ejercicio de otras actividades que involucren llamas o producción de calor en los muelles, buques o dentro de depósitos portuarios.
4. Efectuar labores de fumigación sin la autorización escrita de la Capitanía del Puerto y de la Jefatura del Departamento de Operaciones.
5. No observar las disposiciones contenidas en la Convención Internacional para la Prevención de Polución de los Buques (MARPOL).
6. Descargar lastre, líquidos de sentinas, desperdicios, basura, escombros o cualquier tipo de residuos en las aguas de la zona portuaria, canales de acceso y circulación o en cualquiera de las instalaciones portuarias.
7. No informar la pérdida de mercadería peligrosa.
8. Manejar, cargar, descargar o transportar mercaderías IMDG comerciales, Clase "1" o explosivos militares sin haber efectuado la solicitud por escrito ante A.P.E.
9. No efectuar las señales de sirena y silbato al ocurrir un incendio a bordo.
10. Negarse a cumplir la orden del JOP para la movilización de una nave, en caso necesario para facilitar la navegación o el comercio o proteger otros buques o propiedades.
11. Llenar los formularios de guías de tarja, con datos falsos.

IV.2 Prescripción y Reincidencia de las infracciones

Los plazos de prescripción de las sanciones impuestas por infracciones cometidas serán:

- a) Las infracciones leves prescribirán a los seis meses de haber sido sancionadas.
- b) Las infracciones graves prescribirán a los tres años de haber sido sancionadas.
- c) Las infracciones muy graves prescribirán a los cinco años de haber sido sancionadas.

Será reincidente el infractor que acumule tres infracciones de un mismo tipo (leves, graves o muy graves) dentro del período de prescripción correspondiente.

Para establecer la prescripción de una infracción y de existir una del mismo tipo, no prescrita cuando se cometió la segunda, se considerará para ambas el período de prescripción de ésta última, a efectos de reincidencia.

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.

IV.3 Procedimiento para la aplicación de sanciones

- a) Para la aplicación de sanciones de mayor o menor gravedad, de una infracción, la APE considerará la habitualidad del infractor.
- b) Cuando una acción u omisión implique dos o más infracciones, se tomará en consideración sólo aquella de mayor grado, teniendo en cuenta las demás como circunstancias para la determinación del monto de la sanción y sin perjuicio del cómputo de aquellas a efectos de considerarse reincidente en un tipo determinado.
- c) Cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito, se notificará a la Autoridad competente, sin perjuicio de continuar el proceso sancionador.
- d) En el caso de sanciones que constituyan la 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.
- e) La iniciación del procedimiento sancionador no exonerará al posible infractor del cumplimiento inmediato de otras medidas administrativas dictadas por la APE 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, en general las que afecten a la correcta prestación de servicios portuarios.



f) En caso de que de la infracción cometida se deriven 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 APE inicie el procedimiento de sanciones que corresponda.

Si la resolución exonerare de responsabilidad al imputado, la APE 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.

Estas sumas deberán ser restituidas actualizadas al momento del pago, de acuerdo a las variaciones del Índice de Precios al Consumidor, desde la fecha del pago por el afectado, hasta la del efectivo pago por la APE 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.

IV.4 Depósitos, Recursos y Apelación

Las sanciones impuestas serán efectivas de inmediato, sin perjuicio del recurso a que tenga derecho el sancionado. Cuando las sanciones sean de tipo pecuniario, su importe se depositará en la APE, hasta tanto se resuelva el recurso.

Los depósitos referidos en el inciso anterior, podrán hacerse en las mismas modalidades aceptadas para la prestación de garantías y devueltos, en su caso, en igual forma. Los depósitos por este concepto no tendrán derecho a actualización de valor de la moneda y ni a intereses, en caso de levantarse la sanción por la vía del correspondiente recurso.

En todo caso, la APE podrá disponer de la garantía o garantías puestas a su disposición por los infractores, en los términos que se establecen en este Reglamento y sin perjuicio de otras sanciones legales a que haya lugar.

El Gerente General de la APG dictará su resolución al reclamo presentado en el término de ocho días hábiles de haberse presentado el reclamo. Los recursos de segunda y tercera instancia, deberán interponerse dentro de los tres días hábiles de haberse notificado los fallos de primera y segunda instancia, respectivamente.

El Directorio de la APG y la DIGMER tendrán el término de ocho días hábiles para dictar la resolución correspondiente.

IV.5 Sanciones aplicables

Las sanciones que se indican en este numeral son correspondientes a las infracciones que se determinan en el numeral IV.1

Las normas o reglamentos específicos y los contratos respectivos podrán establecer sanciones de distinta magnitud, dentro de cada grado, con los siguientes límites:

- a) Para las infracciones leves: multas entre 20 y 150 SMVG, 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 entre 150 y 300 SMVG, 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.
- c) Para las infracciones muy graves: multas entre 300 y 1.600 SMVG, 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 caso de especial gravedad o reincidencia en este grado, previo informe y resolución de la APG en el que se deja sin efecto el contrato firmado, la DIGMER 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.

Este reglamento fue aprobado por la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral mediante la Resolución No. 579/98 del 1 de junio de 1998.