

**R. Nº 111/01 (DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL).  
DISPÓNESE QUE LAS SUPERINTENDENCIAS DE LOS TERMINALES PETROLEROS DE  
BALAO Y LA LIBERTAD TIENEN LA OBLIGACIÓN DE EFECTUAR EL CONTROL DE LOS  
CERTIFICADOS QUE DISPONEN LOS CONVENIOS INTERNACIONALES DE LA OMI A TODOS  
LOS BUQUES DE TRÁFICO INTERNACIONAL QUE ARRIBEN A ESTOS TERMINALES.**

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DEL LITORAL

Considerando:

Que el Gobierno de la República del Ecuador ratificó el "Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar SOLAS - 74" el 10/MAY/82; el "Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques MARPOL 73/78" y el Protocolo respectivo, con fecha 06/ABR/90; la "Convención sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por Contaminación CLC - 69/72" el 24/NOV/76; y, el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar "STCW" - 95" el 23/MAR/88;

Que el Ecuador también es signatario del Convenio para la Protección del Medio Marino y la Zona Costera del Pacífico Sudeste, Lima - Perú, 12/NOV/1988, cuyo texto está dirigido a prevenir y controlar la contaminación del medio marino en especial la causada por buques y en particular para prevenir accidentes, hacer frente a emergencias y garantizar la seguridad de las operaciones de buques en el mar, prevenir descargas intencionales y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, la explotación y la dotación de los buques de acuerdo a normas y reglas internacionales generalmente aceptadas;

Que la Constitución Política de la República del Ecuador en su Art. 163 determina que las normas contenidas en los tratados y convenios internacionales promulgados en el Registro Oficial, formarán parte del ordenamiento jurídico de la República y prevalecerán sobre leyes y otras normas de menor jerarquía;

Que el Código de Policía Marítima en la Sección "Del Control y Prevención de la Contaminación de las Costas y Aguas Nacionales producida por Hidrocarburos", añadido mediante Decreto Supremo No. 945, publicado en el Registro Oficial No. 643 del 20 de septiembre de 1974 y el Reglamento a la Actividad Marítima expedido con Decreto Ejecutivo No. 168 del 21 de marzo de 1997 y publicado en el RO. No. 32 del 27 de los mismos mes y año,

Que en su Art. 148, determina que es competencia de la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, a través del Comando del Cuerpo de Guardacostas, las capitanías de puerto y superintendencias de los terminales petroleros, prevenir y controlar la contaminación marítima y fluvial por derrame de hidrocarburos y otras sustancias nocivas provenientes de las naves;

Que el Ecuador es signatario del Acuerdo de Viña del Mar, adoptado el 15 de noviembre de 1992, por los países que pertenecen a la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Sudamérica, México, Panamá y Cuba (ROCRAM), y establecido para el control de buques por el Estado Rector del Puerto, con el objetivo de impedir la operación de buques sub estándar que puedan atentar a la seguridad marítima y a la protección del medio marino;

Que, en concordancia con las disposiciones legales nacionales e internacionales vigentes es necesario establecer disposiciones operativas y administrativas que permitan la realización de las operaciones de los buques petroleros que van a cargar o descargar hidrocarburos en los terminales petroleros de Balao y La Libertad;

Que un buque petrolero, al cual se le ha reasignado el franco-bordo (remedido) para que corresponda al "Tipo A - Incremento", según el Convenio de Línea de Carga 1966, tiene un área más grande de obra muerta sobre la cual actúa el viento creando una fuerza de arrastre que debe ser soportada por la monoboya, motivo por el cual es necesario limitar el acceso a las boyas de amarre no solo por el peso muerto (DWT), sino también por el tamaño físico del buque; y,

En uso de las facultades que le otorga el Art. 7, literal c) de la Ley General del Transporte Marítimo y Fluvial y el Art. 5, literal b) de la Ley General de Puertos, así como el derecho de una administración marítima a establecer soberanamente requerimientos en sus terminales, además, de aquellos que constan en los convenios de la Organización Marítima Internacional (O.M.I.) que hubieren sido ratificados por la Administración respectiva,

Resuelve:

**Art. 1.** Las superintendencias de los terminales petroleros de Balao y La Libertad tienen la obligación de efectuar el control de los certificados que disponen los convenios internacionales de la OMI a todos los buques de tráfico internacional que arriben a estos terminales.

**Art. 2.** El control de los documentos de los buques que arriben a los terminales petroleros de Balao y La Libertad, debe ser realizado de acuerdo a lo contemplado en el Acuerdo de Viña del Mar y al contenido de la Resolución A. 787 de la Organización Marítima Internacional (Procedimientos para control por Estado Rector de Puerto) de la OMI, a más de lo establecido en la presente resolución.

**Art. 3.** Los buques petroleros para realizar maniobra de carga o descarga en las monoboyas "X" y "Y" del Terminal Petrolero de Balao, deben tener un Peso Muerto (DWT) no superior a 100.000 toneladas con una tolerancia máxima de + 7%.

Para realizar maniobras de carga o descarga en las boyas de amarre TEPRE de dicho terminal, los buques deben tener un Peso Muerto (DWT) no superior a 40.000 toneladas. Además, la eslora total no debe exceder 185 metros y un calado máximo de 12 metros.

**Art. 4.** En el campo de boyas exteriores de amarre del Terminal Petrolero de La Libertad sólo pueden operar buques tanqueros con un peso muerto (DWT) no superior a 40.000 toneladas métricas. No hay limitación en cuanto a eslora máxima, pero el calado con carga total no debe ser mayor de 10,50 metros.

**Art. 5.** A las boyas TEPRE de Balao y a la monoboya de La Libertad solo tendrán acceso buques petroleros cuyo número cúbico no exceda de 105.

En las monoboyas "X" y "Y", de Balao el número cúbico no debe exceder de 206 con una tolerancia máxima de + 7%.

$$NC = L \times B \times D$$

-----

1000

Donde: NC = Número cúbico de un buque

L = Eslora entre perpendiculares

B = Manga

D = Puntal

**Art. 6.** Todo petrolero considerado nuevo para crudos, de peso muerto igual o superior a 20.000 Tons., y todo petrolero considerado nuevo para productos petrolíferos, de peso muerto igual o superior a 30.000 Tons., irá provisto de tanques de lastre separado y cumplirá con los párrafos 2), 3) y 4) o con el párrafo 5) de la Regla 13, y la definición de petrolero considerado nuevo de acuerdo con la Regla 1 - 26 de MARPOL 73/78.

**Art. 7.** No se considerarán aceptables para el acceso a estos terminales a los buques que para cumplir con el MARPOL 73/78 recurran al uso de la Regla 13 A sobre "Tanques Dedicados a Lastre" o a la Regla 13 D sobre "Instalación Especial para Lastre" o que supuestamente no necesiten lastre líquido alguno cuando estén sin carga. Estas Reglas según el Convenio MARPOL, requieren autorización especial de cada Administración Marítima. En el caso de la República del Ecuador dicha autorización especial no es concedida.

**Art. 8.** Todo buque petrolero de tráfico internacional para hacer maniobras de carga, descarga, en los terminales petroleros de Balao y La Libertad debe presentar las Certificaciones de que cumple sin excepción alguna, con las regulaciones prescritas en los siguientes convenios y códigos:

- a. Solas 1974, Protocolo 1978 y las respectivas enmiendas hasta las últimas que hubieren entrado en vigencia a la fecha de arribo del buque al terminal;
- b. Marpol 1973, Protocolo 1978, Anexos I, IV y V, considerando todas las enmiendas aprobadas y en vigencia;
- c. Loadline 1966, que es el Convenio Internacional e Línea de Carga de la O.M.I. del año 1966, con enmiendas en vigencia;
- d. STCW - 95 Convenio Internacional sobre Normas de Formación. Titulación y Guardia para la Gente de Mar y,
- e. Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS/ISM).

**Art. 9.** Todo buque petrolero que acceda a los terminales petroleros debe estar debidamente clasificado por una de las sociedades clasificadoras internacionales que son miembros del IACS (International Association of Classification Societies). La clasificación debe estar vigente, sin suspensión temporal y el buque debe tener a bordo el documento titulado "Status de Clasificación".

Si existen deficiencias pendientes de corrección éstas deben ser de naturaleza tal que no afecten a la seguridad del buque y que pueden esperar al período de dique o de mantenimiento para ser reparadas.

**Art. 10.** Todo buque petrolero que va a operar en estos terminales debe tener un certificado de responsabilidad civil contra terceros por daños causados por contaminación, de acuerdo a las disposiciones del convenio de responsabilidad civil por daños causados por contaminación de hidrocarburos, CLC 69/76, emitido por la administración marítima del país de registro, respaldado por una paliza de club P & I o por el documento financiero COFR (Certificato of Financial Responsibility) cuya cobertura sea acorde con los cánones internacionales, para que garantice responsabilidad financiera por los gastos, multas y compensaciones por daños causados por el buque por derrames de hidrocarburos.

**Art. 11.** Las superintendencias de los terminales petroleros de Balao y La Libertad no permitirán el acceso de buques subestándar.

Por definición de la Resolución A. 787 de OMI (Procedimientos PARA control de buques por el Estado Rector del Puerto) se considera que es "subestándar" o deficiente un buque cuyo casco, máquinas, equipos o seguridad operacional, no cumplen en aspectos significativos con las reglas de clasificación o de los convenios OMI aplicables, o cuya tripulación no se ajusta a lo especificado en el documento determinante de la dotación mínima de seguridad.

La entidad charteadora se asegurará de no contratar este tipo de buques o aquellos que no cumplan con las disposiciones de esta resolución.

**Art. 12.** Dentro del Terminal Petrolero de Balao y de La Libertad, ningún buque petrolero está autorizado para arrojar lastre sucio ni aguas oleosas. No será permitido lavar tanques de carga, con agua o por cualquier otro sistema, a menos que el buque tenga un adecuado tanque de decantación y la descarga posterior de aguas oleosas se efectúe a más de 50 millas de la costa y de acuerdo a las condiciones de la Regla No. 9 del Anexo 1 de MARPOL 73/78. Las aguas oleosas que excedan del máximo de contenido permitido deberán ser descargados hacia las facilidades y servicios de recepción de los terminales. Es de absoluta responsabilidad de las superintendencias este cumplimiento.

**Art. 13.** Esta Resolución deja sin efecto a la Resolución No. 070/01 del 1 de abril del 2001 y publicada en el Registro Oficial No. 304 del miércoles 11 de abril del 2001.

**Art. 14.** Del cumplimiento de la presente resolución, que entrará en vigencia a partir del 1 de julio del 2001, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial, se encargarán los señores superintendentes de los terminales petroleros de Balao y de La Libertad.

Dada en Guayaquil en la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, a los treinta días del mes de junio del dos mil uno.

DIOS, PATRIA Y LIBERTAD,

Gonzalo Vega Valdiviezo,  
Contralmirante, Director General.

Certifico que la copia que antecede es conforme a su original. - Lo certifico.

El Secretario.

**REGISTRO OFICIAL Nº 382, 2 DE AGOSTO DE 2001.**

