



	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PAGINA:</b> 1/113
		<b>VERSIÓN:</b> 13
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001	<b>Elaborado por:</b> Ing. Hugo Rosero – Ing. Fabián Mero 	<b>Aprobado por:</b> Ing. Samuel Franco 
<b>Fecha elaboración:</b> 10/03/2017	<b>Fecha de aprobación:</b> 13/03/2017	

REGISTRO HISTÓRICO DEL DOCUMENTO				
VERSIÓN	FECHA	DESCRIPCIÓN DEL CAMBIO	ACTUALIZADO POR:	APROBADO POR:
01	13/03/2017	Versión Inicial	Asistente Sistemas Integrados / Jefe SIG / Gerencia de Operaciones	Gerencia General
02	05/01/2018	Reestructuración	Asistente Sistemas Integrados / Jefe SIG / Gerencia de Operaciones	Gerencia General
03	14/08/2018	Reestructuración	Asistente Sistemas Integrados / Jefe SIG / Gerencia de Operaciones	Gerencia General
04	15/05/2020	Actualización de Normativa	Supervisor Industrial / Jefe SIG / Gerencia de Operaciones	Gerencia General
05	07/12/2020	Actualización (Obligaciones de los Operadores de Servicios Conexos en el retiro y desalojo de las aguas residuales)	Supervisor Industrial / Jefe SIG / Gerencia de Operaciones	Gerencia General
06	20/01/2021	Actualización (Servicio de abastecimiento de agua potable a embarcaciones)	Supervisor Industrial / Jefe SIG / Gerencia de Operaciones	Gerencia General

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 2/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

07	31/05/2021	Actualización (Obligaciones de los OTT y ampliación de tipos de falta al Manual de Servicios)	Supervisor Industrial / Jefe SIG / Gerencia de Operaciones	Gerencia General
08	23/02/2022	Actualización con base a correcciones emitidas por APM mediante Oficio Nro. APM-APM-2022-0034-O	Jefe SIG / Gerencia de Operaciones	Gerencia General
09	12/07/2022	Actualización de apartado "Soldadura a Bordo, Encendido de Fuegos y Objetos Candescentes"	Jefe SIG / Gerencia de Operaciones	Gerencia General
10	14/06/2024	Actualización Directrices Trabajos Sistema de Refrigeración Buques Pesqueros / Operación graneles y recepción en bodegas	Jefe SIG / Gerencia de Operaciones	Vicepresidencia Ejecutiva
11	04/12/2024	Actualización Formato Histórico de documento	Jefe SIG / Gerencia de Operaciones	Vicepresidencia Ejecutiva
12	01/05/2025	Actualización Procedimiento Atención Buque Mercantes	Jefe SIG / Gerencia de Operaciones	Vicepresidencia Ejecutiva
13	20/06/2025	Inclusión de apartado Referencias Aclaratorias	Jefe SIG / Gerencia de Operaciones	Vicepresidencia Ejecutiva

 Terminal Portuario de Manta	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 3/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

# MANUAL DE SERVICIOS




	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 4/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

## TABLA DE CONTENIDO

1.	OBJETIVO.....	8
2.	ALCANCE .....	8
3.	JUSTIFICACIÓN .....	8
4.	DEFINICIONES Y GLOSARIO DE TÉRMINOS .....	9
5.	REFERENCIAS NORMATIVAS Y LEGALES.....	23
6.	REFERENCIA ACLARATORIAS.....	24
CAPITULO I.....		25
7.	IDENTIFICACIÓN DE SERVICIOS .....	25
CAPITULO II.....		31
8.	DISPOSICIONES GENERALES .....	31
8.1.	OBLIGACIONES DE LA NAVIERA Y/O SU REPRESENTANTE: .....	31
8.2.	SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL: .....	31
8.3.	INDEMNIZACIÓN: .....	31
8.4.	HORARIOS:.....	32
8.5.	SERVICIOS: .....	32
9.	DISPOSICIONES BÁSICAS RELATIVAS A LAS NAVES .....	33
10.	DE LA ATENCIÓN DE LAS NAVES .....	34
10.1.	DEMORAS.....	34
10.2.	PLANIFICACIÓN DE LA OPERACIÓN POR TIPO DE BUQUE .....	35
11.	OPERACIÓN DE BUQUES PESQUEROS .....	39
12.	TERMINAL CUT OFF (TCO) – CARGA DE EXPORTACIÓN .....	49
13.	CERTIFICACIÓN VGM .....	49
14.	DE LAS PUERTAS DE CONTROL DE ACCESO .....	50
15.	PROGRAMACIÓN DE LOS SERVICIOS.....	50
15.1.	DEL PROCESAMIENTO DE SOLICITUDES.....	50
15.2.	DE LOS RECLAMOS .....	51
CAPITULO II.....		52
16.	PERMANENCIA Y MOVILIZACIÓN DE NAVES. - NORMAS GENERALES. ....	52
17.	RENDIMIENTO DE LAS OPERACIONES .....	55
18.	BUQUES QUE NO HAGAN OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA.....	56
19.	BUQUES AVERIADOS O EN PELIGRO .....	56
20.	AVERÍAS CAUSADAS A LOS BUQUES. ....	57
21.	PRECAUCIONES .....	57

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 5/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>


22.	ARRIBO AL TERMINAL INTERNACIONAL DEL PUERTO DE MANTA.....	58
23.	AVISO DE LLEGADA A 1 MILLA AL "NNE" DE LA CABEZA DEL ROMPEOLAS .....	58
24.	PROCEDIMIENTO PARA ATENCIÓN DE BUQUES MERCANTES .....	59
24.1.	COMUNICACIÓN RELATIVA AL CRUCE DE BOYAS.....	59
24.2.	NOTIFICACIÓN DE LLEGADA A 1 MILLA «NNE» DE LA CABEZA DEL ROMPEOLAS .....	59
24.3.	NOTIFICACIONES DE LLEGADA Y SALIDA.....	60
24.4.	ACCESO DE BUQUES A LA TERMINAL INTERNACIONAL.....	60
25.	ACCESO DE BUQUES AL TERMINAL INTERNACIONAL .....	61
26.	ZARPE .....	61
27.	REQUERIMIENTOS Y NORMAS PARA EL USO DE PRÁCTICOS.....	62
27.1.	SERVICIO DE APOYO AL PRACTICAJE – SERVICIO DE LANCHAS.....	63
27.1.1.	REQUISITOS GENERALES PARA LA HABILITACIÓN DEL SERVICIO DE LANCHAS DE PRACTICAJE .....	64
27.1.2.	CALIDAD DEL SERVICIO.....	65
27.1.3.	ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA LANCHAS DE PRACTICAJE QUE SE DEBEN CONSIDERAR PARA SU OPERACIÓN .....	66
27.1.4.	NORMAS DE SEGURIDAD DE CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO .....	67
28.	PEQUEÑAS EMBARCACIONES.....	68
29.	REQUERIMIENTOS PARA EL USO DE REMOLCADORES .....	68
30.	USO DE GRUAS DENTRO DE LA TERMINAL PORTUARIA .....	70
CAPITULO III.....		75
31.	ESTADIA DEL BUQUE EN EL ÁREA PORTUARIA .....	75
31.1.	MOVIMIENTO DE BUQUES.....	75
31.2.	AMARRE Y DESAMARRE DE BUQUES .....	75
31.3.	PRECAUCIONES DE BUQUE EN EL MUELLE.....	76
31.4.	BUQUES ATRACADOS. ....	76
31.5.	DESATRAQUE DEL BUQUE .....	77
31.6.	MANIOBRA DE COMBUSTIBLE POR BUQUES TANQUEROS.....	77
32.	OPERACIONES EN BUQUE Y TIERRA.....	77
32.1.	ROL DE LOS OPERADORES PORTUARIOS DE CARGA.....	77
32.2.	REPARACIÓN DE BUQUES.....	77
32.3.	TRABAJOS SUBMARINOS.....	78
33.	OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA.....	79
33.1.	PRECAUCIONES GENERALES .....	79
33.2.	LIMITES DE PESO PARA MUELLES O ÁREAS OPERATIVAS.....	80
33.3.	REQUERIMIENTOS PARA BUQUES PESQUEROS (REEFERS/ATUNEROS).....	80

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 6/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

33.4.	REQUERIMIENTOS DE DESOCUPACIÓN DE MUELLES PARA BUQUES.....	80
33.5.	LIMPIEZA DEL MUELLE .....	80
33.6.	SOLDADURA A BORDO, ENCENDIDO DE FUEGOS Y OBJETOS CANDENTES .....	81
33.7.	TRABAJOS EN SISTEMAS DE ENFRIAMIENTO CON GASES (AMONIACO, FREON U OTROS) EN BUQUES PESQUEROS.....	82
33.8.	FUMIGACIONES .....	84
33.9.	CONTAMINACIÓN DEL ÁREA PORTUARIA, BASURA Y DESPERDICIOS.....	84
33.10.	EVACUACIÓN DE AGUAS SERVIDAS .....	85
33.11.	OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES DE SERVICIOS CONEXOS EN EL RETIRO Y DESALOJO DE LAS AGUAS RESIDUALES .....	86
33.12.	DESCARGA DE LASTRE O DESPERDICIOS.....	86
33.13.	AVERÍAS, DAÑOS Y PERJUICIOS .....	87
33.14.	DAÑOS OCASIONADOS POR LOS BUQUES .....	87
33.15.	DAÑOS OCASIONADOS EN TIERRA.....	87
33.16.	MERCADERÍAS PELIGROSAS .....	88
CAPITULO IV.....		89
34.	INGRESOS .....	89
34.3.	SALIDA.....	89
34.4.	DE LA FACTURACIÓN .....	90
34.5.	REQUERIMIENTOS EXIGIDOS PARA LOS TRÁMITES.....	90
34.6.	OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES PORTUARIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE (OTT) .....	92
CAPITULO V.....		94
35.	DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS .....	94
35.1.	USO DE MUELLES POR LAS NAVES.....	94
35.2.	TRANSFERENCIA DE VEHÍCULOS.....	94
35.3.	TRANSFERENCIA DE CONTENEDORES LLENOS (SHIP TO GATE).....	94
35.4.	TRANSFERENCIA DE CARGA GENERAL (SHIP TO GATE) .....	94
35.5.	TRANSFERENCIA DE CONTENEDORES VACÍOS.....	94
35.6.	SERVICIO DE ALMACENAMIENTO .....	95
35.7.	REESTIBA DE CONTENEDORES.....	95
35.8.	PESAJE DE VEHÍCULOS .....	96
35.9.	CONSOLIDACIÓN Y DESCONSOLIDACIÓN DE CONTENEDORES.....	96
35.10.	CONEXIÓN Y ENERGÍA A CONTENEDORES REFRIGERADOS.....	97
35.11.	OPERACIONES PARA AFORO O INSPECCIONES DE MERCANCÍAS. ....	97
35.12.	PORTEO .....	97
35.13.	RECEPCIÓN Y DESPACHO DE CONTENDORES.....	97

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 7/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

35.14.	RECEPCIÓN Y DESPACHO DE CARGA GENERAL .....	98
35.15.	TRASLADO .....	99
35.16.	USO DE FACILIDADES DE REMOLCADORES .....	99
35.17.	USO DEL SERVICIO DE ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE A EMBARCACIONES 99	
35.18.	DE LOS RECURSOS UTILIZADOS .....	99
CAPITULO VI.....		101
36.	PROCEDIMIENTO PARA LA APLICACIÓN DE SANCIONES .....	101
36.1.	OBJETIVO .....	101
36.2.	ALCANCE .....	101
36.3.	DESCRIPCION DE MULTAS APLICABLES DE ACUERDO CON EL REGIMEN SANCIONADOR 101	
36.4.	OTRAS SANCIONES APLICABLES TPM S.A. ....	102
36.5.	POTESTAD DE SANCIONAR, INFRACCIONES AL REGLAMENTO (TIPOS DE LAS FALTAS) 102	
36.6.	DESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO PARA LA APLICACIÓN DE SANCIONES A OPERADORES Y OTROS ACTORES PORTUARIOS .....	108
36.7.	APLICACIÓN DE IMPUGNACIONES EN SANCIONES POR PARTE DE EMPRESAS INVOLUCRADAS .....	110
CAPITULO VII.....		111
37.	OPERACIÓN DE BUQUES GRANELEROS .....	111
37.1.	EQUIPOS Y SUS CAPACIDADES .....	111
37.2.	CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO BODEGAS PLANAS PATIO 800 .....	112
37.3.	SEGURIDAD DE LAS BODEGAS .....	112
37.4.	DESPACHO DE CARGA .....	113

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 8/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

## **1. OBJETIVO**

El objetivo de este Manual es determinar los procesos operativos brindados por Terminal Portuario de Manta, para poder ofrecer a nuestros clientes un servicio de calidad, cumpliendo con los requisitos legales, de seguridad portuaria, medioambientales y de seguridad y salud ocupacional; procurando siempre la mejora continua, dentro de su área de influencia en el Terminal Internacional del Puerto de Manta de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Gestión Delegada firmado con el Estado Ecuatoriano representado por Autoridad Portuaria de Manta.

## **2. ALCANCE**

El alcance de este Manual está dirigido a todo usuario interno y externo que ingrese a la Terminal Portuaria de Manta.


Para todos los efectos, se conocerá como zona de Terminal Portuario de Manta S.A., cualquier punto en donde se ubicaren en adelante instalaciones comerciales o industriales de carácter marítimo, así como las correspondientes áreas de maniobra, atraque y operación de buques y canales de acceso, consideradas en la zona de influencia del Contrato de Gestión Delegada.

## **3. JUSTIFICACIÓN**

El presente Manual de Servicios es redactado por Terminal Portuario de Manta S.A., en base al Concurso de Alianzas Público-Privada para el diseño, financiamiento, equipamiento, ejecución de obras adicionales, operación y mantenimiento de la terminal portuaria de Manta.

El presente documento se hace necesario para establecer los procedimientos que de manera general los clientes tomaran conocimiento y podrán acceder a los servicios que se presten en el Terminal Portuario, siendo que el mismo no reemplaza ni reforma el reglamento de operaciones de la Autoridad Portuaria de Manta.


Terminal Portuario de Manta S.A., establece sin perjuicio de las atribuciones legales, reglamentos y demás disposiciones legales expedidas por la Subsecretaria de Puertos Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF), por la Autoridad Portuaria de Manta (APM), y por el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) y de los demás órganos de la Administración del Estado, así como lo establecido en el marco regulatorio relacionado aplicable a la APM; pudiendo ser modificado en todo

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 9/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

momento, a efectos de tener en cuenta la evolución de las necesidades en el margen del futuro desarrollo Terminal Portuario de Manta S.A.. Los clientes respetaran los procedimientos que se establezcan en este documento sin perjuicio del cumplimiento de la legislación vigente en materia portuaria, aduanera y ambiental.


#### 4. DEFINICIONES Y GLOSARIO DE TÉRMINOS

- a. **ACUERDO DE CONCESIÓN:** Significa el acuerdo a suscribirse entre el Gestor Privado y Servicios Nacionales de Aduanas del Ecuador (SENAE) para el establecimiento y uso de las zonas de servidumbre y demás servicios de depósito aduanero temporales en la Terminal de la APP.
- b. **ACUERDO O CONTRATO:** Significa el Contrato de Delegación de la Gestión para “El Diseño y Planificación, Financiación, Equipamiento, Construcción de Obras Adicionales, Operación y Mantenimiento de la Terminal Portuaria de Manta que se rige por la Legislación Aplicable, celebrado entre el Gestor Privado y la Entidad Delegante.
- c. **AGENTE NAVIERO:** Es la persona natural o jurídica que representa al armador en las gestiones de carácter administrativo y comercial relativas a todos los trámites relacionados con el arribo y estadía del buque, aceptando, en nombre del armador, los derechos y obligaciones que a este le corresponden en dichas gestiones, sin perjuicio de las responsabilidades solidarias dadas por el art.371 del Código de Policía Marítima a los agentes navieros.
- d. **AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA:** Autoridad Portuaria de Manta (APM) es una entidad de derecho público, personería jurídica, patrimonio y fondos propios, creada el 24 de octubre de 1966 mediante Decreto No. 1373, publicado en el Registro Oficial No. 149 de octubre 27 de 1966, iniciando sus labores de servicio portuario el 12 de noviembre del mismo año, y está sujeta a las disposiciones de la Ley General de Puertos, Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional y a las normas generales o especiales que afecten su vida administrativa.
- e. **ALMACENAJE DE CONTENEDORES VACÍOS:** Consiste en la permanencia de la carga bajo la custodia de Terminal Portuario de Manta, cuando este presta el servicio en los recintos habilitados al efecto. Terminal Portuario de Manta será responsable de la custodia de los contenedores vacíos, conforme a la legislación vigente desde el

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 10/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

momento en que se reciba y hasta su entrega en la misma forma al Consignatario o su representante.

- f. **ALMACENAJE DE CONTENEDORES DE TRASBORDO:** Consiste en la permanencia de la carga bajo la custodia de Terminal Portuario de Manta, cuando este presta el servicio en los recintos habilitados al efecto. Terminal Portuario de Manta será responsable de la custodia de los contenedores de Traslado, conforme a la legislación vigente desde el momento en que se reciba y hasta su entrega en la misma forma al transportista o su representante.
- g. **ALMACENAJE DE CARGA GENERAL:** Consiste en la permanencia y custodia de la carga general no convencional en los patios. Terminal Portuario de Manta será responsable de la custodia de dicha carga, conforme a la legislación vigente desde el momento en que se reciba y hasta su entrega en la misma forma, al Consignatario o su representante.
- h. **ALMACENAJE DE VEHÍCULOS:** Consiste en la permanencia y custodia de vehículos. Terminal Portuario de Manta será responsable de la custodia de dichos vehículos, conforme a la legislación vigente desde el momento en que se reciba y hasta su entrega en la misma forma al Consignatario o su representante.
- i. **AMARRE Y DESAMARRE:** Consiste en la asistencia a la nave o artefacto naval, siguiendo las instrucciones del capitán o del práctico, para recoger o soltar las amarras de la nave, portarlas y fijarlas en el punto indicado del muelle y/o boya de amarre, durante las operaciones de atraque o largar las mismas en las operaciones de desatraque, permitiendo la libre navegación, incluye personal de pasacabos.
- j. **ARMADOR:** Es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad una embarcación de su propiedad o bajo su posesión, con objeto de asumir su explotación y operación por cuenta y riesgo propio.
- k. **ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA:** Significa el conjunto de derechos y obligaciones Delegadas por la Entidad Delegante al Gestor Privado conforme con los términos, declaraciones, condiciones y estipulaciones previstas en el Contrato.
- l. **AMARRADERO:** Es la facilidad portuaria que permite asegurar las amarras de un buque para que este firme en un sitio designado en muelles y/o boyas de amarre.


	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 11/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

- m. **ATACADERO:** Sitio designado para arrimar una nave o artefacto naval en un muelle de una instalación portuaria.
- n. **ATRAQUE:** Es la acción de amarrar la nave o artefacto naval a un muelle.
- o. **BUQUE O NAVE:** Cualquier barco, barcaza, remolcador, gabarra, balsa, plataforma u otro artefacto flotante, dotado o no de propulsión propia. Todas las referencias de este Reglamento a "buque", "nave" o "naves", incluirán, sin excepción, a su dueño, armador, charteador y/o agente, por la responsabilidad solidaria dada por la ley a todos ellos.
- p. **BUQUE DE CARGA DE PROYECTO:** Será aquel buque en el cual se deba operar (cargar, descargar, estibar, reestibar y/o trincar) uno o más bultos definidos como Carga de Proyecto.
- q. **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.
- r. **CAPITÁN DEL PUERTO (CP):** Es la autoridad marítima jurisdiccional, cuyas funciones están determinadas en el Código de Policía Marítima.
- s. **CAPITANÍA:** O Capitanía de Puerto, es el ente de la administración marítima jurisdiccional de cada puerto habilitado que ejerce las funciones y atribuciones que las leyes y reglamentos le confieren.
- t. **CARGA Y DESCARGA:** Consiste en poner a disposición de la nave o artefacto naval el personal y/o equipos especializados e infraestructura necesaria para transferir carga suelta, contenedores, gráneles líquidos o sólidos y cualquier otro tipo de carga, incluyendo vehículos y carga autopropulsada bajo la modalidad Ro-Ro (Roll-On/Roll-Off) entre la nave y el delantal del muelle y viceversa, en condiciones de seguridad, eficiencia, calidad, regularidad y continuidad. Este servicio se presta tanto en tierra como en la nave, dado que su acción es sobre la carga.
- u. **CARGA Y DESCARGA DE VEHÍCULOS PASAJEROS:** Comprende la puesta a disposición del personal y equipos requeridos para cargar y/o descargar automotores que acompañen a los pasajeros a su ingreso y/o salida de la instalación.
- v. **CARGA A GRANEL:** Es el conjunto de partículas o granos no cuantificables como tal, o líquidos no envasados en un módulo


	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 12/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

independiente del medio de transporte, cuya identificación global es realizada por su naturaleza, sea por peso o volumen.

- w. **CARGA GENERAL:** Es cualquier tipo de carga no líquida ni sólida a granel, cuya naturaleza, forma, envase o condición de estandarización, permite su conteo por unidades, así como determinar su modo de manipulación, almacenamiento y transporte.
- x. **CARGA PELIGROSA:** Es aquella mercancía calificada de tal por la Organización Marítima Internacional OMI-, descrita en el Código Internacional de Mercancías Peligrosas, IMDG.
- y. **CARGA A DESEMBARCAR:** Es la carga que baja del buque.
- z. **CARGA A EMBARCAR:** Es la carga que sube al buque.
- aa. **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.
- bb. **CARGA DE TRANSBORDO:** Es aquella cuyo traslado se efectúa bajo control aduanero en una misma aduana, desde una unidad de transporte a otra o a la misma en distinto viaje, incluido su descarga a tierra para continuar su destino.
- cc. **CARGA DE PROYECTO:** Consiste en toda carga cuyo peso individual supere las 30 toneladas métricas o de dimensiones que sobrepasan las medidas de un contenedor ISO de 20, 40 o 45 pies. También se considerará Carga de Proyecto aquellas mercancías que por su valor o riesgo impliquen la adopción de métodos y recaudos especiales para la carga, descarga, manipuleo y almacenaje.
- dd. **CARGA GENERAL:** Es aquella que se presenta en estado sólido y que, estando embalada o sin embalar, puede ser tratada como unidad, cuya forma, dimensión y peso no han de superar los 2 metros cúbicos o 2 toneladas (por unidad) lo cual permite un tratamiento como carga convencional con el equipo y la estructura básica del puerto.
- ee. **CARGADOR “SHIPPER”:** Se entiende como tal al propietario de la carga, que por sí o por medio de otro que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de mercancías con un porteador.
- ff. **CLIENTES:** Se considera tal a la persona natural o jurídica que por efecto de su actividad y por disposición de las leyes y normas vigentes, requiere la prestación o utilizan los Servicios Básicos y Servicios

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 13/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

- Especiales delegados al Concesionario por Terminal Portuario de Manta, durante el plazo del Contrato y en los términos previstos en éste.
- gg. **CÓDIGO IMDG:** Código Internacional de Mercancías Peligrosas de la Organización Marítima Internacional, OMI.
  - hh. **CONSOLIDAR DESCONSOLIDAR:** Es la actividad de cargar o descargar mercadería en un contenedor LCL. (Por extensión se entiende también la carga y descarga de contenedores FCL).
  - ii. **CONVENIO MARPOL:** Se refiere al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques 1973, y su protocolo de 1978 llamado también MARPOL 73/78 y contiene seis anexos (I, II, III, IV, V y VI).
  - jj. **CONEXIÓN/DESCONEXIÓN A BORDO DE LA NAVE:** Este servicio consiste en la conexión y desconexión de los contenedores refrigerados que necesiten suministro de energía a bordo de las naves, según las instrucciones de la línea. Incluye la coordinación de personal especializado para la conexión o desconexión.
  - kk. **CLASIFICACIÓN:** Este servicio consiste en la segregación, clasificación y marcaje de bultos de acuerdo a solicitud del cliente al momento de efectuar la descarga, carga o, almacenamiento, consolidación, desconsolidación, aforo, inspección o cualquier operación que lo requiera.
  - ll. **DELEGACIÓN:** Significa la modalidad de asociación público-privada, que excepcionalmente tiene la aprobación previa del Presidente Constitucional de la República en términos de satisfacción del interés público y que previamente ha cumplido con todos los procedimientos establecidos en el Régimen Jurídico Aplicable, que hace la APM en favor del Delegatario.
  - mm. **DELEGATARIO O GESTOR PRIVADO:** Significa la compañía constituida conforme la Legislación Aplicable, cuyo único objetivo es la implementación del Proyecto bajo los términos del Contrato.
  - nn. **DESATRAQUE:** Es la operación de separar o liberar la nave o artefacto naval de un muelle o amarradero designado.
  - oo. **DESCONSOLIDACIÓN DE FURGONES:** Este servicio consiste en el conjunto de las actividades de destrincado, desestiba y vaciado, de cualquier tipo de carga que se encuentre en el interior de un furgón e incluirá la emisión de los documentos que dejan constancia de la operación.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 14/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

- pp. **DESPACHO:** Significará la expedición, verificación, control y emisión de los documentos que dejan constancia de su entrega de la carga al consignatario o su representante, incluyendo su administración y gestión, el control de embalaje en el caso de carga general o el control de precintos y estado del contenedor si se trata de carga en contenedores, y todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de tales servicios
- qq. **DESTRINCA:** Corresponderá a la liberación de la carga o contenedor, de los elementos que la aseguran a la nave e incluirá todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de tal servicio.
- rr. **DÓLAR DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA:** Significa la moneda oficial emitida por los Estados Unidos de América, de curso legal y libre circulación en la República del Ecuador.
- ss. **DRAGADO:** Consiste en obras de profundización, mantenimiento, adecuación y limpieza de sedimentos en fondos, bordes, vertientes y otras áreas marino-costeras y fluviales, con el fin de facilitar el tráfico marítimo y fluvial, mejorar las zonas de tránsito y operación de los buques y embarcaciones para permitir el acceso a los puertos o terminales portuarios.
- tt. **EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS:** Incluye la organización, organización, control y manejo de los medios necesarios para hacer posible el acceso de pasajeros desde la terminal internacional marítima o fluvial a los buques de pasajeros y viceversa. Esto incluye la puesta a disposición de personal, equipo e infraestructura necesaria para la comodidad y seguridad del pasajero mientras se encuentra dentro del recinto portuario. Se exceptúa el servicio de lanchas.
- uu. **ESLORA MÁXIMA:** Es la longitud máxima de la nave, considerada desde los puntos más extremos de la nave.
- vv. **ESTIBA, REESTIBA Y DESESTIBA:** Es poner a disposición de una nave personal y/o equipos necesarios para la acomodación o desacomodación de carga suelta, contenedores, gráneles líquidos o sólidos y cualquier otro tipo de carga, incluyendo vehículos y carga autopropulsada bajo la modalidad Ro-Ro (Roll-On/Roll-Off). Este servicio se presta tanto en tierra como en la nave, dado que su acción es sobre la carga.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 15/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13


- ww.       **ETA (ESTIMATED TIME OF ARRIVAL):** Es la declaración del armador, operador o su agente de naviero respecto de la fecha y hora estimada o esperada de arribo de una nave.
- xx.       **E.T.B. (ESTIMATED TIME OF BERTHING):** Tiempo estimado de atraque.
- yy.       **ETC (ESTIMATED TIME COMPLETE):** Tiempo estimado de la terminación de operación.
- zz.       **ETD (ESTIMATED TIME OF DEPARTURE):** Es el momento en el cual se estima que la nave zarpará del terminal.
- aaa.      **ETIQUETADO/DESETIQUETADO DE CONTENEDORES /CARGA IMO:** Consiste en la colocación de rótulos respectivos de acuerdo al código IMO o remoción de los mismos cuando no corresponda. No incluirá la provisión de materiales.
- bbb.      **EVENTO DE FUERZA MAYOR:** Se entenderá por caso fortuito o fuerza mayor el acontecimiento no imputable a las partes, impredecible e inevitable, y de tal naturaleza que impida el cumplimiento de las obligaciones asociadas a la prestación de servicios del terminal. Ocurrido el caso fortuito o fuerza mayor, la parte afectada deberá comunicarlo a la otra tan pronto como le sea posible. Sin perjuicio de lo anterior, se aplicará la definición que dé caso fortuito o fuerza mayor consagra el Código Civil.
- ccc.      **FONDEADERO:** Se llama fondeadero a la ubicación geo marítima o geo fluvial que determinada por la Autoridad Competente, por sus características de amplitud y seguridad permitan la permanencia de buques que estén a la espera de realizar operaciones comerciales, o no comerciales.
- ddd.      **FUERA DE NORMA:** Valor porcentual adicional que aplica a la operación de contenedores no ISO y/o deformados que el concesionario puede cobrar a los clientes. Comprende al uso de equipos no convencionales y/o que ocupen un mayor volumen del nominal del equipo.
- eee.      **FUERZA MAYOR:** Se define así a las acciones o situaciones que impidan realizar las operaciones portuarias en forma normal tales como fenómenos naturales, conflictos bélicos, accidentes de grandes proporciones, huelgas, paros o emergencias nacionales calificadas como tales por Autoridad Portuaria de Guayaquil.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 16/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

- fff. **HINTERLAND:** Es el territorio, región o área de influencia situada detrás de un puerto, que genera la actividad comercial interna que lo afecta, de donde se recogen las exportaciones y a donde se distribuyen las importaciones.
- ggg. **INVENTARIO DE VEHÍCULOS:** Este servicio consiste en la realización de un inventario detallado y específico de las condiciones físicas de los vehículos a solicitud expresa del cliente, este servicio se solicitará en horario hábil. Para lo cual Terminal Portuario de Manta emitirá un certificado de inventario en original y copia.
- hhh. **ISO CODES:** Es el estándar es mantenido por el BIC (International Container Bureau) y cubre el número de serie, el propietario, el código de país y el tamaño de cualquier contenedor de envío.
- iii. **JURISDICCIÓN:** Área geográfica, debidamente delimitada, dentro de la cual se desarrollan actividades específicas, relacionadas al ejercicio de las atribuciones y facultades de una Entidad Portuaria y Puerto Especial.
- jjj. **LLEGADA AL MUELLE:** Se da esta denominación al momento en que un buque durante la maniobra de atraque al muelle designado para este fin ha asegurado la primera tira de amarre a dicho muelle.
- kkk. **MANIPULEO:** Consiste en mover físicamente la mercadería o el equipamiento de un lugar a otro del puerto o terminal marítimo, sin cargarla o descargarla en vehículos para su salida del recinto portuario.
- lll. **MANIPULEO DE PONTONES:** Movimiento de pontones por solicitud ajena a la estiba. Este servicio se presta a solicitud del Armador o su representante.
- mmm. **MANUAL DE SERVICIOS:** Se entenderá por tal el manual preparado por el Concesionario, de acuerdo con el Concurso de Alianzas Público-Privada para el diseño, financiamiento, equipamiento, ejecución de obras adicionales, operación y mantenimiento de la terminal portuaria de Manta.
- nnn. **MERCANCÍAS PELIGROSAS DE SALIDA DIRECTA: SON LAS CLASIFICADAS COMO:** IMO 1 (Explosivos); IMO 5.2 (peróxidos orgánicos); IMO 6.2 (sustancias infecciosas) e IMO 7 (Materiales Radioactivos).
- ooo. **MONITOREO DE CONTENEDORES REFRIGERADOS:** consiste en monitorear la temperatura de los contenedores refrigerados acorde a las instrucciones del cliente.


	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 17/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

- ppp. **MUELLE:** Construcción levantada alrededor de una dársena, o a lo largo de la costa y que sirve para que los barcos puedan atracar.
- qqq. **OPERACIÓN DE BUQUE:** Consiste en el ejercicio de todas las actividades necesarias ya sea para la carga, descarga, estiba y desestiba de mercaderías hacia o desde un buque, desde la llegada al muelle, hasta su partida.
- rrr. **OPERADOR PORTUARIO:** Se refiere a la persona jurídica que debidamente matriculada y habilitada ante la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, está en capacidad de brindar los servicios portuarios establecidos en las presentes normas y para el cual está habilitado.
- sss. **OPERADOR PORTUARIO DE CARGA, (OPC):** Es la persona jurídica habilitada que brinda servicios que permiten la gestión y ejecución de actividades técnicas especializadas para la transferencia de carga que se desarrollan a bordo de las naves o dentro de un recinto portuario. Los OPC dispondrán de maquinarias especializadas, equipos, herramientas e implementos de seguridad para sus trabajadores, debidamente capacitados y especializados para su manejo.
- ttt. **OPERADOR PORTUARIO DE BUQUE, (OPB):** Es la persona jurídica habilitada que brinda servicios técnicos especializados directamente a las naves, facilitando el acceso, permanencia y salida desde una zona de servicio portuario, en entidades portuarias, sus delegatarios, puertos especiales o terminales portuarios habilitados.
- uuu. **OPERADOR PORTUARIO DE PASAJEROS (OPP):** Es la persona jurídica habilitada que brinda servicios que permiten la gestión y ejecución de actividades técnicas especializadas para el embarque y desembarque de pasajeros, en un terminal portuario que reúna las condiciones especiales para este fin y para las naves especializadas en el transporte de personas.
- vvv. **OPERADOR PORTUARIO DE SERVICIOS CONEXOS (OPSC):** Es la persona jurídica habilitada que brinda servicios técnicos especializados y adicionales de apoyo a la nave, carga o pasajeros.
- www. **OTROS SERVICIOS CONEXOS:** Son aquellos servicios técnicos especializados y adicionales a la nave, carga o pasajeros, definidos en las Normas que regulan los servicios portuarios u otros que se incorporen

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 18/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

en el futuro a pedido de las entidades portuarias, sus delegatarios, puertos especiales o terminales portuarios habilitados.

- xxx. **PRACTICAJE:** Asesoramiento en maniobras y documentos náuticos durante la realización de las operaciones de acceso a puertos y/o terminales, atraque, desatraque, cambio de fondeadero o muelle, abarloamiento, desabarloomiento, maniobras de giro y otras maniobras en donde sea necesario asesorar al capitán de la nave o artefacto naval, o lo que determine la Autoridad Portuaria Nacional en la jurisdicción de cada entidad portuaria.
- yyy. **PRACTICAJE DE ENTRADA:** El servicio de asesoramiento que presta el práctico para dirigir con seguridad un buque o artefacto flotante de acuerdo con las disposiciones particulares de cada puerto, hasta su destino en zona portuaria, bien sea debidamente fondeado o amarrado a un muelle, boya, dique, pantalán, dique seco, o varadero, pasando por canales o esclusas si fuera necesario, en condiciones de seguridad y en cumplimiento a las disposiciones normativas o contractuales que le sean de su aplicación.
- zzz. **PRACTICAJE DE SALIDA:** El servicio de asesoramiento que presta el práctico para dirigir con seguridad un buque o artefacto flotante desde su lugar de atraque, fondeo, boya, dique, pantalán, dique seco o varadero, hasta los límites geográficos de la zona de practicaaje de acuerdo con las disposiciones particulares de cada puerto o hasta el punto donde deje el buque en franquía previa indicación de su capitán, pasando por canales o esclusas si fuera necesario.
- aaaa. **PRACTICAJE DE MANIOBRAS NÁUTICAS DENTRO DEL TERMINAL INTERNACIONAL:** El servicio de asesoramiento que prestan los prácticos para trasladar un buque o artefacto flotante desde un lugar a otro dentro de los límites del servicio de practicaaje.
- bbbb. **PRACTICAJE VOLUNTARIO:** Es el servicio de asesoramiento prestado por el práctico a buques o artefactos flotantes, a solicitud del capitán de éstos, fuera de la zona de practicaaje del puerto, o el que se presta en las aguas del puerto cuando no fuera obligatoria la utilización de este servicio.
- cccc. **PRÁCTICO:** Persona natural especializada en la navegación y maniobras en aguas jurisdiccionales de los puertos y vías acuáticas del país, calificada por la Autoridad Competente y poseedora de una

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 19/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

matrícula que lo habilita para la prestación del servicio público de practica, de acuerdo con lo determinado en estas normas y en la Normativa para el Servicio de Practica en la República del Ecuador.

- dddd. **RBU:** Remuneración básica unificada
- eeee. **RECEPCIÓN:** Significará la expedición, verificación, ejecución de tarja de la carga, control de los documentos que dejan constancia del acopio de la carga o contenedor, incluyendo su administración y gestión, el control de embalaje en el caso de carga general y la elaboración del EQUIPMENT INTERCHANGE RECEIPT (EIR), control de precintos y estado del contenedor si se trata de carga en contenedores, y todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de tales servicios. Así como la emisión de la documentación pertinente que establezca las condiciones de recepción de la carga o contenedor.
- ffff. **RECINTO PORTUARIO:** Conjunto de espacios terrestres y acuáticos, en los que se enclavan las infraestructuras, instalaciones y facilidades del puerto incluye las zonas exteriores determinadas para las maniobras de acceso atraque y giro.
- gggg. **SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL (SPTMF):** Autoridad Portuaria y Marítima Nacional, dependiente del MTOP, a la cual le corresponde las facultades de coordinación, planificación, regulación y control técnico del Sistema Nacional de Puertos y del Transporte Acuático.
- hhhh. **TARIFARIO:** Se considera tal al conjunto de Tarifas que el Concesionario cobrará por los Servicios que preste en la Concesión y que mantendrá de conocimiento público en cada momento. En ella estarán contenidas las Tarifas Básicas y las Tarifas Especiales.
- iiii. **TARIFA A LA NAVE POR USO DE MUELLE:** Significará el valor unitario, expresado en dólares de los Estados Unidos de América, por metro (o fracción de metro) de eslora total y por cada hora (o fracción de hora) del Tiempo de Ocupación por parte de la nave, que el Concesionario puede cobrar a las naves o a sus representantes por el uso de la infraestructura y accesorios de las Terminales y por las actividades de Amarre y Desamarre.
- jjjj. **TARIFA DE OPERACIÓN DE AFORO DE CONTENEDORES:** Significará el valor unitario, expresada en dólares de los Estados Unidos

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 20/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

de América por contenedor, que el Concesionario puede cobrar a los Clientes por la Operación para Aforo de Contenedores.

kkkk. **TARIFA DE OPERACIÓN DE AFORO DE CARGA GENERAL:** Significará el valor unitario, expresada en dólares de los Estados Unidos de América por tonelada que el Concesionario puede cobrar a los Clientes por la Operación para Aforo Carga General Fraccionada.

llll. **TARIFA DE ALMACENAJE DE CONTENEDORES:** Significará el valor unitario, expresado en dólares de los Estados Unidos de América por contenedor (TEU) y por día o fracción que el Concesionario puede cobrar a los Clientes por el Almacenaje de Contenedores.


mmmm. **TARIFA DE ALMACENAJE DE CARGA GENERAL NO CONTENERIZADA:** Significará el valor unitario, expresado en dólares de los Estados Unidos de América por tonelada y por día (o fracción) que el Concesionario puede cobrar a los Clientes por el Almacenaje de Carga General no Contenerizada en Patios.

nnnn. **TARIFA DE ALMACENAJE DE CARGA GENERAL NO CONTENERIZADA EN BODEGA:** Significará el valor unitario, expresado en dólares de los Estados Unidos de América por tonelada y por día (o fracción) que el Concesionario puede cobrar a los Clientes por el Almacenaje de Carga General no Contenerizada en Bodega.

oooo. **TARIFA DE ALMACENAJE DE CARGA GENERAL NO CONTENERIZADA EN BODEGAS ESPECIALES:** Significará el valor unitario, expresado en dólares de los Estados Unidos de América por tonelada y por día (o fracción), que el Concesionario puede cobrar a los Clientes por el Almacenaje de Carga General no Contenerizada en Bodegas Especiales, incluyendo carga refrigerada y mercancía peligrosa.

pppp. **TARIFA DE CONEXIÓN A CONTENEDORES REFRIGERADOS:** Significará el valor unitario, expresada en dólares de los Estados Unidos de América por contenedor y por hora de conexión que el Concesionario puede cobrar a los Clientes por Conexión y Energía a Contenedores Reefers/Frigoríficos.

qqqq. **TARIFA DE CONSOLIDACIÓN Y DESCONSOLIDACIÓN DE CONTENEDORES O CFS:** Significará el valor unitario, expresado en dólares de los Estados Unidos de América por TEU, que el Concesionario

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 21/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

puede cobrar a los Clientes por la Consolidación y Desconsolidación de Contenedores.

rrrr. **TARIFA DE PESAJE DE VEHÍCULOS:** Significará el valor unitario, expresada en dólares de los Estados Unidos de América por vehículo que el Concesionario puede cobrar a los Clientes por el pesaje o romaneo de vehículos.

ssss. **TARIFA DE PORTEO DE CONTENEDORES:** Significará el valor unitario, expresado en dólares de los Estados Unidos de América por contenedor que el Concesionario puede cobrar a los Clientes por el Porteo de Contenedores, según lo registrado conforme a la Cláusula sesenta y dos del contrato de concesión.

tttt. **TARIFA DE PORTEO DE CARGA GENERAL:** Significará el valor unitario, expresado en dólares de los Estados Unidos de América por tonelada que el Concesionario puede cobrar a los Clientes por el Porteo de Carga General.

uuuu. **TARIFA DE RECEPCIÓN O DESPACHO DE CONTENEDORES:** Significará el valor unitario, expresado en dólares de los Estados Unidos de América por contenedor que el Concesionario puede cobrar a los Clientes por Porteo y Recepción o Despacho de Contenedores.

vvvv. **TARIFA DE RECEPCIÓN O DESPACHO DE CARGA GENERAL:** Significará el valor unitario, expresado en dólares de los Estados Unidos de América por tonelada que el Concesionario puede cobrar a los Clientes por el Porteo y Recepción o Despacho de Carga General.

wwww. **TARIFA DE REESTIBA DE CONTENEDORES EN LA NAVE:** Significará el valor unitario, expresado en dólares de los Estados Unidos de América por contenedor que el Concesionario puede cobrar a los Clientes por la Reestiba de Contenedores en la Nave.

xxxx. **TARIFA DE TRANSFERENCIA DE CARGA GENERAL:** Significará el valor unitario, expresado en dólares de los Estados Unidos de América por Tonelada que el Concesionario puede cobrar a los Clientes por la Transferencia de Carga no movilizada en contenedores ni correspondiente a la carga banano de exportación, incluyendo carga general.

yyyy. **TARIFA DE TRANSFERENCIA DE CONTENEDORES LLENOS:** Significará el valor unitario, expresado en dólares de los Estados Unidos de América por contenedor que el Concesionario puede cobrar a los

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 22/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

Clientes por la Transferencia de Carga movilizada en contenedores llenos.

zzzz. **TARIFA DE TRANSFERENCIA DE CONTENEDORES VACÍOS:** Significará el valor unitario, expresado en dólares de los Estados Unidos de América por contenedor que el Concesionario puede cobrar a los Clientes por la Transferencia de Carga correspondiente a contenedores vacíos.

aaaaa. **TARIFA DE USO DE FACILIDADES DE USOS POR REMOLCADOR:** Significará el valor unitario, expresado en dólares de los Estados Unidos de América por atraque o desatraque que el Concesionario puede cobrar a los operadores de remolcadores, por la puesta a disposición de la infraestructura y facilidades, para la prestación de sus servicios a las naves en Terminal Portuario de Manta

bbbb. **TARIFAS:** significará las Tarifas Básicas y Tarifas Especiales

cccc. **TARIFAS ESPECIALES:** se refiere a cualquiera y a todas las Tarifas que el Concesionario cobra al Cliente por la ejecución de Servicios Especiales.

dddd. **TRANSFERENCIA DE CARGA “SHIP TO GATE”:** Significará el conjunto de las actividades de Estiba o Desestiba; Trinca o Destrinca; Embarque o Desembarque; Porteo; Carga o Descarga a medios de transporte terrestre; Recepción y Despacho, ejecución de tarja de la carga, control de precintos e incluirán todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dichos servicios. Entendiendo, además, que en el caso de contenedores que reciban desconsolidación o consolidación: El despacho incluido en este servicio será solo respecto del contenedor vacío de desconsolidación y no incluirá el despacho de la carga contenida; y, que la recepción incluida en este servicio será solo respecto del contenedor vacío de consolidación y no incluirá la recepción de la carga general contenida en el mismo.

eeee. **TEU:** Unidad equivalente a un contenedor de (20) pies de longitud.

ffff. **TERMINAL:** Unidad operativa especializada o línea de negocio portuario, dotada de una zona terrestre y marítima, instalaciones, y equipos que tienen por objeto la atención y prestación de servicios a naves o artefactos navales, carga de exportación e importación y pasajeros.

ggggg. **TERMINAL PORTUARIO HABILITADO:** Instalación portuaria privada que mediante los mecanismos de concesión de playa y bahía los de

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 23/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

autorización y habilitación de actividades portuarias a nivel nacional, por parte de la autoridad competente, desarrolla una línea de negocio o prestación de servicios portuarios, tanto públicos como privados.

- hhhhh. **TONELADA:** Significará una tonelada métrica.
- iiii. **TPM S.A:** Terminal Portuario de Manta, Gestor Delegado del Terminal Internacional del Puerto de Manta.
- jjjj. **USUARIO:** Persona natural o jurídica que recibe el o los servicios autorizados por la autoridad competente efectuados por parte de un operador portuario, una entidad portuaria o sus delegatarios, puertos especiales y/o un terminal portuario habilitado.
- kkkkk. **SERVICIOS:** Conjunto de actividades asumidas y prestadas por el Concesionario por delegación de APM en las condiciones establecidas para el efecto en el Contrato. Estos corresponden a los Servicios Básicos y Servicios Especiales.
- lllll. **SERVICIOS DE APOYO:** Servicios adicionales de apoyo a la nave, carga o pasajeros; a la navegación y a las operaciones portuarias en condiciones de seguridad, eficiencia, calidad, regularidad y continuidad.
- mmmmm. **SERVICIOS BÁSICOS:** Son los servicios obligatorios que están regulados a través de la fijación de Tarifas Máximas por parte de Terminal Portuario de Manta
- nnnnn. **SERVICIOS ESPECIALES:** se entenderá por tal, cualquier servicio, distinto de los Servicios Básicos, que preste el Concesionario y cuyas Tarifas Máximas deberán ser registradas ante APM.
- ooooo. **ZARPE DE MUELLE:** Es el momento en el que un buque durante la maniobra de desatraque del muelle suelta la última tira de amarre.

## 5. REFERENCIAS NORMATIVAS Y LEGALES

- a) Normas que Regulan los Servicios Portuarios
- b) Reglamento de Operaciones de Autoridad Portuaria de Manta
- c) Código Orgánico Integral Penal; Art. 241, Art. 348, Art. 366
- d) Normativa de Seguridad y acceso para peatones, vehículos particulares y de carga general al Terminal Portuario de Manta (GOP-OAS-NO-001).
- e) Manual de la Jefatura de Seguridad (GOP-OOP-MA-001)
- f) Manual de Patios (GOP-TPA-MA-001)
- g) Manual de Control de Muelles (GOP-TMU-MA-001)
- h) Manual de la Jefatura de Sistemas Integrados de Gestión (GOP-SIG-MA-001)

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 24/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

## **6. REFERENCIA ACLARATORIAS**

- A. Los manuales operacionales y administrativos de TPM, se encuentran referenciados y se derivan de las directrices del presente Manual de Servicios.
- B. Las directrices del presente Manual se establecen de manera genérica y dentro de los manuales internos de la empresa TPM S.A., se establecen directrices específicas, derivadas de este, para el desarrollo de los servicios portuarios, reglamentaciones y políticas aplicables a las actividades de los usuarios, pudiéndose tomar estos, como referencia regulatoria para la determinación de inobservancias que afecten al presente documento.
- C. Los cambios o actualizaciones que pudieran efectuarse a los manuales internos consideraran para su ejecución y aplicación las directrices establecidas en el Manual de servicios.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 25/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

## CAPITULO I

### 7. IDENTIFICACIÓN DE SERVICIOS

Terminal Portuario de Manta, brindará en forma continua y permanente los siguientes servicios:

#### DESCRIPCION DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

##### SERVICIOS A LA NAVE

- Amarre y desamarre (OPB)
- Practicaje (OPB)
- Remolcaje (OPB)
- Abastecimiento de Agua Potable (OPB)
- Muellaje de Naves (OPB)
- Muellaje buques de pesca (OPB)
- Buques en Mantenimiento (OPSC)
- Todo buque abarloado a otro (OPB)
- Uso de facilidades por remolcador (OPB)
- Uso de facilidades por prácticos (OPB)
- Uso de facilidades por capitanes autorizados por CAPMAN (OPB)
- Amarre y desamarre (OPB)
- Uso de canal de acceso (OPB)

##### CONTENEDORES

- Carga y descarga de contenedor lleno (OPC)
- Carga y descarga de contenedor vacío (OPC)
- Carga en trasbordo contenedor lleno (OPC)
- Reestiba de Contenedores (OPC)
- Movimiento de grúa (tapas de bodega y remociones) (OPC)
- Conexión a energía de contenedores refrigerados a bordo (OPC)
- Conexión a energía de contenedores refrigerados en exportación (OPC)
- Conexión a energía de contenedores refrigerados en importación (OPC)
- Monitoreo de contenedores refrigerados (OPSC)
- Conexión/desconexión de contenedores refrigerados (OPSC)
- Conexión/desconexión de contenedores refrigerados a bordo (OPSC)

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 26/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

- Estancia de contenedores entre el día 1 y 10 (OPC)
- Estancia de contenedores a partir del día 11, inclusive (OPC)
- Posicionado y traslado para inspección de contenedor (OPC)
- Retorno de inspección a patio de contenedor (OPSC)
- Recepción y entrega de contenedores llenos (OPC)
- Arribo tardío de contenedores (OPC)
- Porteo de contenedores llenos (OPC)
- Porteo de contenedores vacíos (OPC)
- Recepción y entrega de contenedores vacíos (OPC)
- Servicios de apoyo para la inspección física de mercancía contenerizada (OPSC)
- Consolidación y desconsolidación (OPC)
- Manipuleo interno de contenedores (OPC)
- Pesaje importación (OPC)
- Pesaje Exportación (VGM) (OPC)
- Sellos importación/exportación (OPSC)
- Colocación de sellos (OPSC)
- Fumigación de contenedores (OPSC)
- Tarja de contenedores (OPC)

### **CARGA GENERAL**

- Carga y descarga de mercancía general (OPC)
- Trinca/destrinca de carga (OPC)
- Reestiba de carga general (OPC)
- Estancia de carga general entre el día 1 y 10 (OPC)
- Estancia de mercancía general a partir del día 11, inclusive (OPC)
- Posicionado para inspección de mercancía general (OPSC)
- Retorno de inspección de mercancía general (OPSC)
- Recepción y entrega de mercancía general (OPC)
- Porteo de carga general (OPC)
- Servicios de apoyo para la inspección física de mercancía general suelta (OPSC)
- Pesaje carga general o granel (OPC)
- Tarja de carga general (OPC)

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 27/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

## VEHÍCULOS

- Carga y Descarga de vehículos de igual o menos de 3 toneladas (OPC)
- Carga y Descarga de vehículos de más de 3 toneladas (OPC)
- Reestiba de vehículos menores a 3 tons. a muelle (OPC)
- Reestiba de vehículos mayores a 3 tons. a muelle (OPC)
- Reestiba de vehículos menores a 3 tons. a bordo (OPC)
- Reestiba de vehículos mayores a 3 tons. a bordo (OPC)
- Transbordo de vehículos menores a 3 tons (OPC)
- Transbordo de vehículos mayores a 3 tons (OPC)
- Movimiento de vehículos mayores o iguales a 3 tons. (OPC)
- Movimiento de vehículos menores a 3 tons. (OPC)
- Tarja (OPC)
- Pesaje de vehículos (OPC)
- Tanqueo de combustible (OPSC)
- Estancia de vehículos del día 1 al 30 inclusive (OPC)
- Estancia de vehículos a partir del día 31 inclusive (OPC)
- Recepción y entrega de vehículos (OPC)
- Aforos/inspección de vehículos (OPC)
- Servicio de cambio de llantas de vehículos
- Servicios Auxiliares a baterías
- Servicios auxiliares de cerrajería

## GRANEL

- Descarga de cereales a silo (OPC)
- Descarga/Embarque de gráneles sólidos (OPC)
- Estancia de cereales en silo (OPC)
- Entrega de cereales de silo (OPC)
- Embarque/ Descarga pesca congelada (OPC)
- Trasbordo de pesca (OPC)
- Carga / Descarga de gráneles líquidos de/a camión (OPC)
- Operación área portuaria por grúa (OPC)
- Uso de Infraestructura para gráneles secos (OPC)
- Uso de Infraestructura para gráneles líquidos (OPC)
- Uso de Infraestructura para pesca (OPC)

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 28/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

## OTROS SEVICIOS A LA CARGA

- Reach STAKERS 40 tons hacia abajo (OPC)
- Alquiler de montacargas (OPC)
- Uso grúa Gottwald (OPC)

## PASAJEROS

- Arribo de pasajeros (OPB)
- Uso del Terminal de Pasajeros de Cruceros (OPB)
- Asistencia para carga y descarga de equipaje (OPP)
- Uso infraestructura suministro Nave (OPB)
- Arriendo de escalas a la Nave (OPB)
- Suministro de agua potable por tonelada o metro cubico (OPSC)
- Retiro de basura inorgánica (OPSC)
- Cierre perimetral
- Trabajadores extras
- Desconsolidación/consolidación camión/furgón
- Uso de instalaciones buses (30-40 pasajeros) (OPP)
- Uso de instalaciones minibús (15-30 pasajeros) (OPP)
- Uso de instalaciones megabus-chiva (OPP)
- Uso de instalaciones VAN&busetas (6-14 pasajeros) (OPP)
- Uso de instalaciones vehículo liviano (2-5 pasajeros por día) (OPP)
- Uso de instalaciones vehículo liviano (2-5 pasajeros por año) (OPP)

## OTROS SERVICIOS PORTUARIOS

- Ocupación de espacio infraestructura muelle (m2 o m3 o esl. X 2 veces manga)
- Ocupación de espacio infraestructura patios m2
- Uso de infraestructura Camionetas
- Uso de infraestructura Camiones
- Uso de infraestructura Tanquero de agua
- Uso de infraestructura Tanquero de combustible
- Carga peligrosa
- Desinfección de maquinaria usada importada

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 29/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

- Servicio de colocación de pediluvio para calzado
- Alquiler de montacargas de 3 tons.
- Alquiler de montacargas de 7 tons.
- Alquiler de plataforma
- Alquiler de cabezal con o sin acople
- Alquiler de plataforma con cabezal
- Uso de portacontenedores 30 tons.

#### **DESCRIPCION DE LOS SERVICIOS NO PORTUARIOS:**

- Emisión de credenciales
- Renovación de credenciales
- Emisión de TAG vehicular
- Renovación de TAG vehicular
- Activación de tarjetas Bi-anual
- Cambio de credencial sin tarjeta lectora
- Certificaciones o copias
- Trámite de traslado entre zonas primarias
- Recargos por facturación agua y luz
- Recargos por servicio de Mantenimiento redes eléctricas
- Servicios administrativos varios
- Servicios aduaneros varios
- Protesto de cheques
- Emisión de permiso de operación
- Ampliación del permiso de Operación
- Renovación del permiso de operación
- Servicio de re-emisión de facturas y otros
- Servicio de uso de estacionamiento automóviles (>20 min) 2 horas
- Uso de estacionamiento a partir de la tercera hora
- Uso de estacionamiento VAN-busetas (>20 min)
- Uso de estacionamiento de buses (>20 min)
- Arriendo de espacios interiores del terminal para actividades comerciales de la nave
- Arriendo oficina terminal incluye energía eléctrica e internet
- Arriendo de counters

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 30/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

## **SERVICIOS NO CONTEMPLADOS**

De acuerdo con lo estipulado por las Normas que Regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador, TPM S.A., determina lo siguiente:

- Cuando existan servicios o suministros que no estén contemplados, TPM S.A. podrá brindarlos si existe la posibilidad operativa.
- Cuando TPM S.A. brinde un servicio no contemplado, deberá justificarlo técnica y operativamente ante la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF), para que previo un análisis de los argumentos, determine si corresponde la inclusión como nuevo servicio e incorporarlo dentro de una de las categorías ya existentes."

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 31/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

## CAPITULO II

### 8. DISPOSICIONES GENERALES

El Manual considera las siguientes disposiciones:

#### 8.1. OBLIGACIONES DE LA NAVIERA Y/O SU REPRESENTANTE:

El cliente deberá cumplir con todas las disposiciones legales y reglamentarias que rigen la actividad marítima / portuaria, en especial las contenidas en el Código de Policía Marítima en materias relacionadas con la navegación, debiendo responsabilizarse especialmente en lo siguiente:

- a) Mantener una iluminación adecuada y un acceso seguro al buque
- b) Proveer de una dotación mínimo de tripulación con el fin de mantenerse alerta y responder ante cualquier situación de emergencia, así como una óptima y segura operación portuaria.
- c) Toda la tripulación deberá someterse a los procedimientos de TPM S.A. relativos a Salud y Seguridad;


El capitán de la nave deberá estar al mando de la misma durante el tiempo que permanezca acoderada en los muelles, siendo responsable por su propia seguridad. El capitán de la nave será el responsable de cualquier pérdida y/o daño que pueda surgir de navegación fallida.

#### 8.2. SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL:

La Línea Naviera deberá contratar y mantener un seguro de responsabilidad civil extracontractual de daños contra terceros, incluyendo seguro de casco y maquinaria, daños ambientales relacionado a sus naves. La Terminal podrá exigir copia de la referida póliza de seguro o en su defecto un certificado de seguro confirmando que estos requerimientos de seguros han sido cumplidos. TPM tendrá la facultad de no permitir el atraque de aquellas naves que no hayan cumplido con los requerimientos de seguros aquí descritos.

#### 8.3. INDEMNIZACIÓN:

La línea naviera será responsable por cualquier daño incurrido en la Terminal (incluyendo su muelle, defensas, bitas de amarre, equipos portuarios, así como otras infraestructuras), sus clientes (incluyendo otros Usuarios, Naves portacontenedores, y terceras partes) sus empleados, agentes, aseguradores o reaseguradores como resultado, en conexión o causado durante las maniobras de

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 32/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

ataque o desataque, por razones de incompetencia o negligencia del Capitán, tripulación y/o práctico a cargo de la nave perteneciente a la Línea, o como resultado de un ataque inapropiado de la nave a lo largo del muelle, o como consecuencia de un desperfecto de la maquina o falla de un remolcador, debiendo en estos casos indemnizar al Operador de la Terminal contra todo reclamo, demandas, pérdidas, costos y gastos que surjan como consecuencia de cualquiera de los actos antes señalados.

#### **8.4. HORARIOS:**

Los servicios ofrecidos se prestarán según procedimientos propios definidos por Terminal Portuario de Manta de lunes a domingo, incluido los festivos, en jornadas de turnos establecidas:

Turno	Horario
1er	08h00 a 16h00
2do	16h00 a 00h00
3er	00h00 a 08h00

#### **8.5. SERVICIOS:**

- **DESCONSOLIDACIÓN DE CONTENEDORES:**

De lunes a viernes de 08h00 a 17h00

- **AFORO DE CARGA SUELTA/CONTENEDORES:**

De lunes a viernes de 08h00 a 17h00

- **DESPACHO DE CARGA SUELTA, VEHÍCULOS, CONTENEDORES Y DEMÁS:**

De lunes a viernes de 08h00 a 17h00

Sábados de 08h00 a 12h00

*\* Estos horarios están sujetos a las disposiciones establecidas por el SENA E.*

- **CONSOLIDACIONES DE CONTENEDORES:**

#### **CARGA GENERAL:**

De lunes a viernes de 08h00 a 17h00

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 33/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

Sábados previa programación.

### **PERECIBLES**

Todos los días 24 horas previa programación.

- **LA RECEPCIÓN DE CONTENEDORES VACÍOS PARA CONSOLIDAR CARGA GENERAL:**

De lunes a viernes de 08h00 a 17h00

Sábados, Domingos y feriados, previa programación por parte de la Línea Naviera y/o Agencia.

- **INSPECCIONES ANTINARCÓTICOS:**

Todos los días de acuerdo a solicitud de la Policía Antinarcoáticos.

- **INSPECCIONES PRE-EMBARQUE**

Todos los días de acuerdo a solicitud de la Policía Antinarcoáticos.

### **9. DISPOSICIONES BÁSICAS RELATIVAS A LAS NAVES**

Las naves que requieran hacer uso de los servicios que se preste en los frentes de atraque, deberán estar debidamente representados de acuerdo a la ley. Las labores de movilización de carga serán prestadas en los términos que defina Terminal Portuario de Manta.

Los representantes de las Naves, deberán formalizar la petición de servicios conforme a los procedimientos establecidos. Tendrán derecho a solicitar el atraque de sus naves, correspondiendo a Terminal Portuario de Manta la asignación de muelle.

La programación se realizará en la siguiente forma:

Buques mercantes de lunes a viernes a partir de las 15:00 horas con 24 horas de anticipación a ETA reportado.

Buques pesqueros de lunes viernes a partir de las 14:30 horas con 24 horas de anticipación a ETA reportado.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 34/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

La programación del atraque de naves en el Terminal Internacional podrá ser alterada por razones de defensa nacional o seguridad, decretadas por la autoridad competente y a conveniencia operativa de Terminal Portuario de Manta.

## **10. DE LA ATENCIÓN DE LAS NAVES**

Es el Agente de Naves o representante debidamente acreditado, a quien le corresponde efectuar la solicitud de atraque de las naves de su representación.

Los Agentes de Naves, deberán comunicar el ETA de sus naves que arribarán al Terminal Internacional con una antelación de 6 días, como mínimo y deberán ser actualizadas hasta 24 horas antes de su arribo a boya de mar en donde deberán entregar la hora definitiva de arribo para la asignación de muelle, salvo los que tengan acuerdos comerciales con TPM S.A.

Las naves comerciales, embarcaciones menores o embarcaciones de otro tipo, abarloadas a otra nave, serán consideradas como si estuviesen amarradas al muelle.

Los muelles de atraque los asigna Terminal Portuario de Manta con 24 horas de anticipación al arribo de la nave a boya de mar y se reserva el derecho de realizar cambios hasta el paso o zarpe de la zona de fondeadero, aplicando la prioridad de asignación de muelles descritas en el presente documento.

Tendrán prioridad de atraque aquellas naves con las cuales Terminal Portuario de Manta mantenga un contrato/acuerdo permanente de recaladas semanales, mensuales o anuales según sea el caso. Se tendrá en cuenta para la suscripción de los contratos/acuerdos y la asignación de prioridades, los volúmenes de carga, cantidad de recaladas e itinerarios permanentes.

### **10.1. DEMORAS**

La demora en la llegada y atraque de un buque, no avisada a la Gerencia de Operaciones con antelación suficiente, será causa inmediata de pérdida del atraque designado y del turno de atraque establecido, debiendo realizarse una nueva petición.

En caso de notificación de aviso de demora, y según la duración de la misma, la Gerencia de Operaciones decidirá mantener el atraque o designará una nueva ubicación de la nave en fecha posterior.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 35/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

## **10.2. PLANIFICACIÓN DE LA OPERACIÓN POR TIPO DE BUQUE**

Terminal Portuario de Manta procesará la solicitud de atraque de acuerdo con la prioridad previamente establecida, efectuando los programas de atención para lo cual requerirá, previo a la ejecución de las actividades, la siguiente información:

### **Buques Pesqueros Nacionales:**

- Solicitud de Atraque en línea
- Matrícula del Buque
- Certificado de Arqueo

### **Buques Pesqueros Internacionales:**

- Solicitud de Atraque en línea
- Bill of loading (conocimiento de embarque)
- Plano general del buque
- Documentos de la carga de acuerdo al tipo de tramitología aduanera: DAE- Exportaciones, DASS- transbordos, Desaduanamiento directo- para carga perecible o condiciones especiales de almacenamiento.
- Lista de carga transmitida ECUAPASS
- Plano de estiba de carga
- Matrícula del Buque
- Certificado de Arqueo

### **Buque Mercante Refrigerado (pesca):**

- Solicitud de Atraque en línea
- Bill of loading (conocimiento de embarque)
- Características generales del buque (ship particulars) y plano general del buque
- Documentos de la carga de acuerdo al tipo de tramitología aduanera: DAE- Exportaciones, DASS- transbordos, Desaduanamiento directo- para carga perecible o condiciones especiales de almacenamiento.
- Lista de carga transmitida ECUAPASS
- Plano de estiba de carga

### **Buques Cruceros:**

- Solicitud de Atraque en línea

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 36/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

- Características generales del buque (ship particulars)
- IAA
- Lista de tripulación y lista de pasajeros
- Plano general del buque

**Buques Mercantes graneleros (Sólidos y Líquidos):**

- Solicitud de Atraque en línea
- Características generales del buque (ship particulars) y plano general del buque
- IAA
- Manifiestos de carga y Bill of Loading (Conocimiento de embarque)
- DAE- exportación.
- Desaduanamiento directo

**Buques Mercantes de Contenedores:**

- Solicitud de Atraque en línea
- Características generales del buque (ship particulars) y plano general del buque
- IAA
- Manifiestos de carga y Bill of Loading (Conocimiento de embarque)
- Listado de Mercancías Peligrosas y/o cargas especiales
- Listado de Carga
- Planos de estibas
- Lista de tripulación y lista de pasajeros
- Listado de Contenedores
- Lista de carga transmitida ECUAPASS
- DAE- exportación y DASS- transbordos.
- Otros que se requieren a expresa solicitud

**Buques Mercantes Carreros y Carga General:**

- Solicitud de Atraque en línea
- Características generales del buque (ship particulars) y plano general del buque
- IAA
- Manifiestos de carga y Bill of Loading (Conocimiento de embarque)

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 37/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

- Listado de Mercancías Peligrosas y/o cargas especiales
- Listado de Carga y listado de VIN´S
- Planos de estibas
- Lista de tripulación y lista de pasajeros
- Packing list
- Lista de carga transmitida ECUAPASS
- DAE- exportación y DASS- transbordos.

En caso de producirse alguna actualización de los documentos citados para la programación del buque mercante, deberá ser comunicado mediante correo electrónico por la agencia, con un tiempo de hasta máximo 48 horas antes del arribo para puertos lejanos, y máximo 6 horas antes del arribo para puertos cercanos, caso contrario se imposibilita realizar la operación de descarga de mercancías que no hayan cumplido con los requerimientos antes citados, deslindando cualquier responsabilidad de TPM S.A.

Luego de procesada la solicitud de atraque, Terminal Portuario de Manta coordinará internamente la prestación del servicio solicitado, planificando todas las actividades involucradas para luego informar a sus clientes acerca de los procesos operativos y de la estimación del tiempo de la operación.

En la planificación de tareas, Terminal Portuario de Manta asignará los recursos de áreas y elementos de que disponga, para efectos de la atención de la carga.

La asignación de recursos será de tal forma que cumpla las productividades brutas mínimas de transferencia de carga mencionadas en el Contrato de Delegación referenciadas en este manual.

Terminal Portuario de Manta se reserva el derecho de pesar o medir la carga cuando lo estime necesario, asimismo, verificar su peso o volumen a través de los documentos comerciales pertinentes que amparen la carga. Sin embargo, los Armadores, Agentes de Naves o sus representantes, deberán consignar estos antecedentes en el Manifiesto de Carga respectivo. Cuando el peso o volumen no se indique o no se encuentre debidamente consignado, Terminal Portuario de Manta pesará o medirá la carga, aplicando el tarifario que se encuentre vigente para el cobro de sus servicios.

Cuando se trate de la tara de contenedores, Terminal Portuario de Manta aplicará los pesos definidos por el ISO CODES.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 38/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

Las unidades de cobro a aplicar estarán establecidas en los acuerdos comerciales o contratos suscritos con los clientes sin que estas excedan el tarifario máximo aprobado por Terminal Portuario de Manta.

En Terminal Portuario de Manta se utilizará el sistema métrico decimal, exceptuando los servicios básicos que mantienen otras unidades.

La unidad de peso o volumen será la tonelada métrica o el metro cúbico, según sea la unidad que se adopte. Las fracciones sobre medidas inferiores a la unidad se redondearán a la tonelada para las unidades de peso, y al metro cúbico para las unidades de volumen. Se aplicará la tonelada métrica siempre que el peso volumétrico de la carga no sea superior a su peso real, en estos casos los valores serán por metro cúbico. El mismo criterio se aplicará para las unidades de tiempo para lo cual el mínimo a considerar es 1 hora.

**Nota.- Carga IMO de Importación:** Si el cliente no proporciona el listado y manifiestos de mercancías peligrosas, el cliente será responsable por todas las consecuencias que surjan por la falta de información. Para verificar la información acerca de las naves, se solicitará certificado de arqueo de la nave.

Para la planificación de tareas, TPM S.A. asignará los recursos y elementos disponibles, para efectos de la atención de la carga, tales como:

- Áreas de stacking
- Áreas de consolidación y desconsolidación de contenedores
- Áreas de Inspección / aforo de contenedores
- Conexiones eléctricas para contenedores refrigerados
- Equipos y personal calificado para la operación

La asignación de recursos será de tal forma que cumpla las productividades brutas mínimas de transferencia de carga mencionadas en el Contrato de Gestión Delegada.

TPM S.A. se reserva el derecho de implementar o emplear procedimientos para el manejo de la carga peligrosa según su naturaleza, y cuyos costos adicionales que se incurran serán asumidos por la línea, importador y/o exportador.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 39/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

## **11. OPERACIÓN DE BUQUES PESQUEROS**

### **11.1. OBJETIVO:**

Establecer directrices básicas en el ámbito de las competencias de Terminal Portuario de Manta TPM S.A., durante las operaciones de carga, descarga y manipulación de la pesca de buques pesqueros y buques tipo reefer dentro del Terminal Internacional y el área de fondeo (jurisdicción y control de Autoridad Portuaria de Manta), con el objeto de garantizar las operaciones con eficiencia y evitar daños a las personas, carga, instalaciones y al medio ambiente. Las operaciones en fondeo de buques de bandera internacional están a cargo de TPM S.A.

Establecer los procedimientos y condiciones generales antes, durante y después de las operaciones de carga, descarga y manipulación de la pesca (granel solido) en buques pesqueros.

Las presentes normas serán de aplicación obligatoria tanto a las empresas que cuenten con el permiso de operación concedido por la Autoridad respectiva de conformidad con lo establecido en las Normas que regulan los Servicios Portuarios, así como del personal de TPM S.A. que participa dentro de las operaciones de los Buques Pesqueros.

Asimismo, se deberá observar lo descrito en el Reglamento de Seguridad e Higiene de los Trabajadores Portuarios (Estibadores) Resolución No. 360 emitida por el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social IESS.

### **11.2. LINEAMIENTOS PARA LA OPERACIÓN:**

- a) TPM S.A. busca que la carga sea manipulada y transportada con un máximo de seguridad para el buque y su tripulación, eficiencia en las operaciones, evitando averías en la misma y reduciendo al mínimo las demoras en el Terminal Internacional de descarga.
- b) Se devenga por la puesta a disposición de las cargas de embarque o desembarque de pesca de buques pesqueros y buques tipo reefer de toda la infraestructura, instalaciones y facilidades portuarias que permiten su operación (incluye en su caso accesos terrestres, basculas y vías internas de circulación), su importe será cancelado por quien solicite el servicio o quien represente al buque en operación.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 40/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

- c) TPM S.A. realizará la planificación para una correcta desestiba/descarga y/o carga/estiba de la pesca con el objeto de garantizar la correcta manipulación de la misma, al mismo tiempo que asegura la integridad física de las personas que van a intervenir en este proceso, ya sean estibadores, supervisores o dotación del buque; tomando en cuenta que al estibar la carga se debe considerar la circulación de las personas por la cubierta y en el interior de la bodega.
- d) Los accesos a la bodega, entrepuentes y la pesca estibada en cubas debe estar garantizada con las medidas de seguridad respectivas. TPM S.A. planificará a fin de poder realizar una adecuada desestiba/descarga y/o estiba/carga de la pesca dentro de los plazos definidos en la reunión de planificación.
- e) En todo muelle, almacén, cubierta de barco y lugar análogo donde se efectúan trabajos de carga o descarga se deberá desalojar completamente todo objeto que pueda hacer caer, resbalar o tropezar a los trabajadores.
- f) Los lugares donde tienen que trabajar los cargadores en los muelles, a bordo, en los pontones o en los medios de acceso a los buques, que, por causa de lluvia, grasa, aceite, etc. estén resbaladizos, deberán en lo posible, limpiarse o hacerse practicables espolvoreando una materia apropiada, como, por ejemplo, arena o aserrín, todo esto a cargo de quien tuviere la competencia, sea en muelle o dentro del buque.
- g) Se deja establecido que el maquinista de cada buque en operación debe realizar un barrido o bloqueo del sistema de amoniaco en cuba descargándose mientras duren las operaciones. El incumplimiento de lo indicado será considerado como falta muy grave.

### **11.3. DE LAS NORMAS DE SEGURIDAD INDUSTRIAL Y MEDIO AMBIENTE**

- a) TPM S.A. realizará un seguimiento continuo en el ámbito de sus competencias a las empresas Operadoras asociadas a fin de que cuenten con la evaluación de riesgos y la planificación de su actividad preventiva.
- b) Todos los trabajadores deberán usar, según las condiciones y características del trabajo, como mínimo los siguientes equipos de Protección: Guantes, Bota, Casco, Equipo de frio, chaleco y/o camisa

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 41/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

con reflectivo, y cumplir con los elementos de bioseguridad establecidos por el organismo de control.

- c) Las Operadoras deben cumplir con sus obligaciones en materia de información, afiliación social y formación de sus trabajadores que formen parte de las operaciones; así como, definir el responsable de sus actividades en materia de seguridad y prevención de riesgos.
- d) TPM S.A. correrá traslado de toda esta documentación a la Gerencia de Operaciones específicamente a su Área de Sistemas Integrados de Gestión a fin de llevar los controles y seguimientos en materia de Seguridad Industrial y Medio Ambiente.
- e) La Gerencia de Operaciones entregará esta documentación a la empresa operadora con acuse de recibido de la misma para efectos de control e informe de novedades que propendan la mejora continua.
- f) TPM S.A. y las empresas operadoras asociadas deben ejecutar una correcta gestión medioambiental, debiendo utilizar contenedores para almacenar el material desechable una vez finalizadas las operaciones. Estos contenedores deberán ser tratados por un gestor autorizado, de conformidad con la legislación vigente. Deberán retirar todos los residuos (plásticos, cartón, etc) de la zona de operaciones.
- g) Todos los trabajadores que formen parte de las operaciones deberán someterse a exámenes médicos ocupacionales en forma obligatoria.

#### **11.4. ACCIÓN PREVENTIVA Y MEDIDA DE PROTECCIÓN**

Las empresas Operadoras que colaboren con TPM S.A. en las operaciones de los buques pesqueros tendrán permanentemente a disposición de TPM S.A., la documentación correspondiente de la evaluación de riesgos y planificación de la acción preventiva, medidas de protección y prevención a adoptar, y en su caso, material de prevención que deberá utilizarse durante las operaciones, todo ello en conformidad con las Normas que regulan los Servicios Portuarios, y este Manual de Servicios de TPM S.A.

#### **11.5. COORDINACIÓN DE LAS OPERACIONES**

- a) Una vez definida la reunión de programación se coordinará entre las partes competentes, esto es, Supervisor de TPM S.A., Supervisor de la Operadora asociada a cargo, representante del consignatario, todo

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 42/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

lo referente a la logística y operación a realizarse, debiendo siempre mantener una comunicación fluida y constante.

- b) En caso de existir empresas recurrentes en el mismo centro de trabajo, con trabajadores en la zona común de operaciones, el Operador y TPM S.A. nombrará un Supervisor de las Operaciones, quién deberá establecer, previamente el comienzo de las mismas, los medios de coordinación que sean necesarios en cuanto a la protección y prevención de riesgos laborales y la información sobre los mismos a los trabajadores de acuerdo a las normas definidas en el presente Manual de Servicios.

#### **11.6. PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN**

TPM S.A., la Empresa operadora (estibadora) y Armador del Buque serán responsables de que, todo el personal que se encuentra dentro de la instalación portuaria disponga de tarjetas identificativas aportadas por el Terminal Portuario de Manta que les habiliten para acceder a la instalación portuaria y tengan formación en el Código PBIP acorde a la actividad que desempeñan en las operaciones.

#### **11.7. PROGRAMACIÓN DE LAS OPERACIONES**

- a) Terminal Portuario de Manta TPM S.A. determinará diariamente la programación de las operaciones de carga, descarga y manipulación de pesca en los buques pesqueros designando los puntos de atraque para cada buque, la superficie a ocupar para realizar operaciones y otros servicios solicitados. Las operaciones de carga, descarga y manipulación de pesca en este tipo de buques tendrán la prioridad que defina la Gerencia de Operaciones, salvo casos especiales.
- b) La demora, no justificada a juicio de la Gerencia de Operaciones, en el comienzo de las operaciones será causa inmediata de pérdida del derecho de utilización de los servicios asignados.
- c) Las operaciones podrán iniciarse en la fecha y hora indicada en la hoja de programación y autorizada por la Gerencia de Operaciones conforme a lo dispuesto en este documento, siempre que no se notifique en tiempo y forma en contrario.

#### **11.8. PRECAUCIONES GENERALES DURANTE LAS OPERACIONES DE BUQUES PESQUEROS**

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 43/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

Durante las operaciones en las zonas de carga, descarga y manipulación de pesca de buques pesqueros serán de aplicación obligatoria las siguientes precauciones de carácter general:

- a) Queda prohibido arrastrar objetos que puedan ocasionar desperfectos en el pavimento de los muelles, y descargar en ellos materiales o piezas que puedan dañarlos, sin tomar las medidas necesarias para evitarlo, siendo de cuenta y cargo de las personas físicas responsables de dichas operaciones los daños que se ocasionen.
- b) Las planchas, rampas y escalas de los buques que se apoyen en los muelles lo harán por medio de dispositivos adecuados, en buen estado de funcionamiento y acondicionados, de forma que no produzcan desperfectos en los pavimentos, obras o instalaciones portuarias, siendo a cuenta y cargo del armador o del capitán los desperfectos que se ocasionen o de la Agencia que lo represente.
- c) Se tomarán las precauciones necesarias para que no se produzcan derrames o caídas de pesca durante su manipulación y transporte en la zona portuaria, siendo obligación de la empresa operadora que realice la operación, la limpieza y retirada de las mismas. En caso contrario, la Gerencia de Operaciones podrá ordenar su limpieza sin perjuicio de las responsabilidades y sanciones que procedan.
- d) Las operaciones de descarga o embarque de pesca se realizarán en los muelles habilitados para este fin, y en el Muelle Internacional son el Atracadero 1, 2, 3 ó 4 definido por la Gerencia de Operaciones.
- e) Toda escotilla de bodega cuya profundidad sea mayor de 1,5 metros y que no esté protegida por brazolas hasta una altura franca de 75 cmts. como mínimo, deberá vallarse, cuando no esté en servicio con una barandilla hasta una altura de 90 ctms. o cerrarse para que los trabajadores no corran el riesgo de caer en la bodega.
- f) El personal de estibadores que se encuentre dentro de las operaciones a través de las cuadrillas deberá usar un distintivo en su uniforme que lo diferencie de las otras cuadrillas, más aún cuando las operaciones se realicen en una zona común de este tipo de maniobras, esto a cargo de quien se defina en el contrato.
- g) TPM S.A. procederá con la señalización de la superficie en muelle necesaria para la realización de las operaciones de embarque o descarga de pesca; la limpieza y orden de la misma antes, durante y

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 44/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

después de la realización de los trabajos, a cargo de las empresas operadoras y/o personal del buque.

- h) La superficie utilizada será la necesaria, conforme a la práctica habitual, para efectuar las operaciones de carga y descarga con seguridad, y normalmente será la comprendida entre la proa y el castillo de popa, y una distancia desde el borde hacia el centro del muelle que no supere la zona de maniobra. En los casos particulares se determinará con la Gerencia de Operaciones.
- i) Las herramientas manuales deberán ser de buena calidad, de sólida construcción y conservadas de manera que puedan utilizarse sin peligro. Las herramientas manuales deberán ser objeto de inspección periódica por una persona competente y se deberán reemplazar o reparar inmediatamente las que presenten algún defecto.
- j) Los elementos auxiliares como barras, ganchos, chinguillos, etc., estarán adecuadamente marcados y se depositarán en los lugares que en cada momento se les indique por el personal de la Gerencia de Operaciones, de forma que no suponga entorpecimiento o molestias para el normal desarrollo de las operaciones. Todos estos medios auxiliares deberán estar, en todo momento, en perfectas condiciones de seguridad y conservación, y utilizarse exclusivamente en las operaciones para los que sean idóneos. TPM S.A. no será responsable de las lesiones sufridas por personas o de los daños sufridos por bienes como consecuencia de la incorrecta utilización de los elementos que se utilicen en las operaciones.
- k) No se deberá efectuar ningún trabajo (pintado, calafateado, pintura por pulverización, limpieza por chorro de arena o soldadura, etc.) en los lugares destinados a la carga y descarga, si ello sucediera puede originar un peligro o una molestia para las personas que lo ejecutan, debido a los gases, vapores, polvo, radiaciones, y ruido o cualquier otra molestia. No deberá emplearse a ninguna persona para levantar, llevar o despegar ningún bulto cuyo peso pudiera causarle molestias.
- l) Cuando los trabajadores deban realizar su trabajo en condiciones de temperaturas extremas deberán ser relevados a intervalos apropiados para que puedan descansar al aire libre.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 45/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

- m) Cuando se manipulan cargas mediante un cable que pasa alrededor de un tambor de winche deberá hallarse constantemente un operador en los mandos de winche para poder pasarlo inmediatamente.
- n) Las cargas deberán ser izadas y arriadas regularmente y sin golpes o choques. En caso de disposición defectuosa de una carga en el curso del izado el encargado de las señales deberá avisar inmediatamente del peligro. No se permitirá a ninguna persona pasar o estacionarse debajo de una carga en suspensión. Antes de dar una señal de izado, el encargado de las señales deberá cerciorarse de que la carga está convenientemente eslingada/asegurada y que el izado puede comenzar sin riesgo para las personas que trabajan en la bodega o sobre cubierta.
- o) El equipo de izaje de la operación de descarga de pesca, deberá someterse a lo dispuesto en el numeral 28 de este Manual de Servicios (***“Uso de Grúas dentro del Terminal Portuario”***)
- p) Para realizar una maniobra de descarga segura, el armador pesquero deberá brindar asistencia con el equipo de izaje de la embarcación para la respectiva manipulación de la carga (chinguillo con pesca) desde el parque de pesca hacia la cubierta, a fin de que el operador de grúa externo realice una operación segura izando el producto desde la cubierta hacia la unidad de transporte del producto, con el objetivo de evitar una mala maniobra por parte de la grúa o accidentes en el lugar de trabajo de descarga de pesca. De no cumplirse con lo indicado, TPM S.A. podrá paralizar la maniobra y aplicará el régimen sancionador que corresponda.
- q) En caso de producirse un accidente o incidente, que afecte a la seguridad o salud laboral de los trabajadores durante las operaciones, se debe poner en conocimiento inmediato del Supervisor asignado y de la Gerencia de Operaciones, y el área de Seguridad Industrial de TPM S.A., todo ello, sin perjuicio de la inmediata adopción por su parte de las precauciones y medidas de emergencia que procedan.
- r) Para asuntos de pesaje de la pesca en las maniobras de fondeo se establecerá un sistema manual o electrónico de pesaje a través de una balanza para el control de pesos a cargo de TPM S.A.

## **11.9. DESCRIPCIÓN DEL PROCESO**

### **11.9.1. EN MUELLE:**


	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 46/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

- a) Las bodegas son aperturadas según planificación de las operaciones
- b) Empieza la descarga de la pesca de las cubas aperturadas
- c) El operador del sistema de izaje de la embarcación maneja un sistema de poleas para bajar un tanque o chinguillo vacío a las cubas o parque de pesca.
- d) Con la señal de está lleno, el encargado de controlar el equipo de izaje de la embarcación se encarga de subir el chinguillo o las tinas hacia la cubierta del barco.
- e) Amarradores aseguran chinguillo con poleas
- f) Distribuyen con ganchos la pesca en el chinguillo junto con el enganchador hasta llenarlo
- g) El estibador asegura el chinguillo
- h) El chinguillo asegurado es suspendido desde la cubierta del barco hasta los contenedores con la comunicación del portalonero con el operador de la grúa, evitando que la carga pase por encima de algún trabajador.
- i) Los estibadores de red suben encima del contenedor y aperturan las tapas del mismo para recibir el chinguillo.
- j) El chinguillo que llega por encima del contenedor es vaciado con ayuda de los estibadores.
- k) Cuando el contenedor está lleno de pesca congelada, el receptor de red cierra las tapas del contenedor para ser transportado al destino final.

#### **11.9.2. EN FONDEO:**

- a) La Agencia Naviera o el buque solicita autorización a Autoridad Portuaria de Manta para el ingreso del equipo de estibadores al área de Fondeo
- b) Se pasa filtro de seguridad del buque
- c) El Supervisor de la Operadora realiza inspección al área y elementos de trabajo en el buque
- d) Se distribuye el personal dentro del buque para inicio de las operaciones.
- e) Continúa proceso de acuerdo con lo detallado en el punto 1 en adelante descrito en el proceso del muelle.

#### **11.10. RENDIMIENTO DE LAS OPERACIONES**

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 47/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

La Gerencia de Operaciones de TPM S.A., al designar atraque a un buque o durante el desarrollo de las operaciones, podrá exigir el rendimiento mínimo que se debe obtener y el plazo en que deben quedar finalizadas las operaciones, de acuerdo con las características del buque y uso que se vaya a hacer del Terminal Internacional y sus instalaciones; que para el caso de las operaciones de buques pesqueros queda definido de la siguiente manera:

TIPO DE CARGA	META DEFINIDA	UNIDAD DE MEDIDA
BUQUES PESQUEROS INTERNACIONALES	200	Toneladas/hora/consignatario
BUQUES REEFER	250	Toneladas/hora/consignatario

El incumplimiento del ritmo establecido faculta a la Gerencia de Operaciones de TPM S.A. para hacer uso del Régimen Sancionador del presente Manual de Servicios y su fondeo (potestad de APM) o traslado a otro muelle en caso de que exista una asociación con una empresa operadora que podría ocasionar hasta la suspensión de sus servicios.

En situaciones de congestión de muelles, eventos no controlables o en circunstancias excepcionales apreciadas por la Gerencia de Operaciones, se podrá obligar a realizar las operaciones de carga, descarga o manipulación de la pesca en horario no habitual. No obstante, los buques afectados podrán optar por desatracar, a su costa, dejando libre el atraque hasta la disponibilidad de este.

#### **11.11. PERSONAL DE LAS OPERACIONES**

TPM S.A. y las empresas operadoras serán responsables de que el personal que desempeña su trabajo en la instalación portuaria respete las siguientes normas mínimas de seguridad:

- a) Seguir las indicaciones de las señalizaciones de seguridad y salud, existentes en los muelles, así como las posibles recomendaciones por parte de los Supervisores y personal de control de TPM S.A.
- b) Usar adecuadamente los equipos de Protección personal que correspondan.
- c) No pasar bajo los mecanismos móviles, como Grúas, cintas transportadoras y otros, cuando estos se encuentren operando.
- d) Al caminar cerca del borde de los muelles, hacerlo con precaución por riesgo de caída al mar.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 48/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

- e) Por razones de seguridad, medioambientales y de la propia operatividad del Terminal Internacional, cuando se realicen operaciones en los Buques Pesqueros, los trabajadores deben tomar las precauciones ante una posible fuga de Amoniaco. TPM S.A. y las empresas operadoras proveerán de material como mascarillas que se encontrarán en distintas zonas de operación donde se exista una exposición a los mismos con la señalización respectiva de manera bien visible con las etiquetas del peligro correspondiente.
- f) Durante las operaciones se prohíbe fumar.
- g) Durante las operaciones se prohíbe el uso del celular.

#### **11.12. FUNCIONES POR PUESTO DE TRABAJO**

TPM S.A. y las empresas operadoras serán responsables de que el personal que desempeña su trabajo en la instalación portuaria respete las siguientes normas mínimas de seguridad:

##### **Supervisor de Operaciones**

Distribuye el personal en los puestos de trabajo en base a la información del bodeguero del frigorífico del buque, y verifica condiciones seguras y prepara las herramientas necesarias para cada puesto de trabajo.

##### **Estibador**

Recolecta y separa el pescado congelado con ayuda de barras metálicas y garfios pesqueros para su traslado en el balde hacia la sala de pesca.

##### **Portalonero**

Comunica al operador de la grúa cuando puede ejecutar el ascenso del chinguillo lleno, correcciones para el movimiento del chinguillo evitando que pase la carga suspendida sobre una persona o cerca a estas y que el chinguillo no se quede enganchado en la estructura o válvulas del buque.

#### **11.13. REGIMEN SANCIONADOR**

La inobservancia e incumplimiento de los lineamientos y disposiciones por la no aplicación de la Normativa dentro de las operaciones conlleva la aplicación del Régimen Sancionador considerado en el presente Manual de Servicios de TPM S.A.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 49/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

## **12. TERMINAL CUT OFF (TCO) – CARGA DE EXPORTACIÓN**

El Terminal Cut Off se establece dependiendo de la hora estimada de arribo de la nave (E.T.A), el tipo de nave y la hora de inicio de embarque.

Se establece dependiendo de la hora estimada de arribo de la nave E.T.A, el tipo de nave y la hora de inicio de embarque, quedando definido en 24 horas el Cut Off para todo tipo de carga. En caso de Buques Pesqueros queda definido en 24 horas antes del zarpe.

Sin perjuicio de lo anterior, cabe indicar que la autorización del Late Arrival no garantiza el embarque de la carga.


## **13. CERTIFICACIÓN VGM**

TPM S.A. cumplirá las disposiciones de pesaje de la carga emitidas por las autoridades de control correspondientes.

La responsabilidad de obtener y documentar la masa bruta verificada de un contenedor lleno (o carga contenerizada) recae en el embarcador, la naviera deberá proveer esta información antes o en el tiempo que el contenedor es entregado a la terminal. El embarcador es responsable de cualquier pérdida o daño que surja de una errónea verificación de la masa bruta de un contenedor (o carga contenerizada).

En caso de que el Operador de la Terminal identifique una duda sobre la masa bruta de un contenedor lleno al pesar el contenedor, el peso obtenido por el Operador de la Terminal deberá ser usado para el planeamiento de la estiba de la nave. La naviera reconoce que si falla en proveer una masa bruta verificada según le es requerido por la enmienda de SOLAS, el Operador de la Terminal podrá rehusar el ingreso del contenedor sujeto a las regulaciones de la autoridad portuaria local. En el caso de que el Operador de la Terminal sea la fuente oficial designada por la autoridad local para la verificación de masa bruta, o sea contratada para obtener la verificación de peso del contenedor, deberá haber un costo que las partes afectadas deberán consignar por dichos servicios.

La regulación VI/5 SOLAS no permite que un contenedor sea llenado con un peso superior a la masa bruta máxima indicada en la Placa de Aprobación de Seguridad bajo la Convención para la Seguridad de Contenedores (CSC) de IMO's, según la enmienda.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 50/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

La Terminal no embarcará un contenedor con una masa bruta que exceda su masa bruta máxima permitida.

Cuando se trate de la tara de contenedores, TPM S.A. aplicará los pesos definidos por el ISO CODES.

#### **14. DE LAS PUERTAS DE CONTROL DE ACCESO.**

Toda mercancía y/o carga contenerizada, contenedores vacíos, vehículos de carga pesada y otros, que realice algún tránsito dentro de las instalaciones portuarias, debe pasar por procesos de control y así mismo los debidos registros, según lo determina *“La normativa de seguridad y acceso para peatones, vehículos particulares y de carga general al Terminal Portuario de Manta.”* GOP-OAS-NO-001

#### **15. PROGRAMACIÓN DE LOS SERVICIOS**

Los servicios que presta Terminal Portuario de Manta deben ser solicitados por la persona autorizada, según su competencia, en la Gerencia de Operaciones.

Terminal Portuario de Manta exige la *“Hoja de programación de Buques Mercantes”* GOP-TER-FO-001 y la *“Hoja de programación de Buques Pesqueros”* GOP-TER-FO-002 de acuerdo a la condición y naturaleza de cada servicio.


La solicitud debe incluir, como mínimo, la información indicada en el numeral 9.2 del presente Manual de Servicios (Planificación de la operación por tipo de buque), además de las siguientes:

- Tipo de servicio requerido.
- Nombre del cliente
- Tipo de Carga (Vehículos, Contenerizada, Suelta, General, o al Granel)
- Cantidad de carga

La presentación de la solicitud debe realizarse con la debida anticipación, de acuerdo con la política establecida por Terminal Portuario de Manta para cada servicio y al horario de atención de la Gerencia de Operaciones.

##### **15.1. DEL PROCESAMIENTO DE SOLICITUDES**


- Terminal Portuario de Manta atenderá las solicitudes de forma secuencial, de acuerdo a su fecha y hora de recepción.
- El requerimiento de servicios será programado y coordinado de acuerdo a las políticas del Terminal.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 51/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

- La Gerencia de Operaciones le informará al usuario que solicitud ha sido procesada y le indicará el tiempo estimado de realización de la operación.

## **15.2. DE LOS RECLAMOS**

Cualquier solicitud o reclamo del cliente, respecto al servicio prestado o los valores cobrados por ellos será atendido por el área de Comercialización de Terminal Portuario de Manta.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 52/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

## CAPITULO II

### 16.PERMANENCIA Y MOVILIZACIÓN DE NAVES. - NORMAS GENERALES.

#### 16.1. Ingreso y salida de buques disposiciones generales:

- a) Los buques necesitarán autorización de la Terminal Portuario de Manta para ingresar o salir de las aguas de su jurisdicción, la cual se realizará por radio en el canal 12 (VHF), debiendo cumplirse lo establecido en las “Normas de Control de Tráfico Marítimo”, expedidas mediante resolución No 032/04, donde se incluye la prestación, supervisión y control del servicio público de practicaje por intermedio de operadores portuarios de practicaje habilitados por la SPTMF y Terminal Portuario de Manta S.A.
- b) Las agencias navieras o los armadores de los buques enviarán a Gerencia de Operaciones, con la anticipación que determinen las disposiciones vigentes, el formato “*Solicitud de Atraje*” con la información que permita planificar y organizar las operaciones. Las posibles modificaciones a la información suministrada deberán ser comunicadas a Operaciones con anticipación a la llegada del buque y en la forma que determinen las disposiciones en vigencia.
- c) La gerencia de Operaciones podrá autorizar o no, la entrada o salida de un buque en el caso de que no se haya suministrado la información correspondiente.
- d) En el caso de que varios buques hayan solicitado autorización para iniciar la maniobra de entrada o salida; y que resultaren coincidentes en el tiempo, control de Operaciones fijará el orden y secuencia de maniobra, o incluso su realización de forma simultánea, **si fuere posible**, de acuerdo con la programación que se estime más conveniente para los intereses generales del Terminal Internacional.
- e) Todos los prácticos y capitanes al mando de buques deberán cumplir las regulaciones internacionales para la prevención de colisiones (maniobras peligrosas y/o no autorizadas por Control Marítimo y de operaciones) y polución en el mar, a más de las normas particulares establecidas en el presente reglamento, en los procedimientos operativos y en las disposiciones emitidas por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, Terminal Portuario de Manta y la Capitanía del Puerto en el ejercicio de su competencia.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 53/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

f) Los prácticos deberán conocer y cumplir las normas emitidas por la Capitanía del Puerto y Terminal Portuario de Manta para el movimiento de buques dentro de la jurisdicción de la entidad y deberán 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, o normas creadas al respecto.

g) El zarpe de las naves de los muelles del Terminal Internacional tendrá preferencia sobre el arribo de cualquier nave a estos muelles a excepción de que el buque entrante deba entrar con marea.


h) Los prácticos y/o Capitanes, serán los responsables de cualquier afectación que se pueda generar a las instalaciones portuarias o embarcaciones, producto de negligencia o impericia en la movilización, atraque o desatraque de la embarcación, así como de también de cualquier acción administrativa y/o civil, según corresponda.

Toda nave que permanezca en la jurisdicción de Terminal Portuario de Manta S.A. deberá cumplir con lo establecido en las leyes marítimas, correspondientes, debiendo, además, observar lo siguiente:

- I. La autoridad marítima podrá ordenar, en caso de siniestro o emergencias en el recinto portuario, que las naves y sus respectivas tripulaciones, sean puestas a su disposición para los fines específicos;
- II. La Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, Terminal Portuario de Manta S.A. y/o la autoridad competente, podrá rechazar cualquier carga que por su contenido pudiera considerarse de riesgo para el recinto portuario;
- III. Los únicos responsables por la seguridad de la nave, de su tripulación, o personas particulares que estén a bordo, mientras ésta se encuentre en la jurisdicción de Terminal Portuario de Manta S.A., son el armador o agente naviero y el capitán del buque;
- IV. Cuando el capitán de la nave o persona encargada no estuviere a bordo o se negare a cumplir las instrucciones dadas por Terminal Portuario de Manta S.A., esta utilizará los medios que fueren necesarios para tal fin, correspondiendo al armador, capitán o agente cubrir los gastos que se causaren;
- V. Las naves que se encuentren dentro de la jurisdicción de Terminal Portuario de Manta S.A., deberán mantenerse operativas y la dotación indispensable

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 54/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

- 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;
- VI. Los daños causados por las naves a los muelles serán de responsabilidad del armador o sus agentes. Terminal Portuario de Manta S.A. establecerá el monto de los daños y comunicará a Capitanía del Puerto para las acciones correspondientes, en caso de que la nave tuviere que abandonar el Terminal Internacional sin haber presentado una fianza que asegure el cumplimiento de las obligaciones que se deriven de tales hechos;
  - VII. Terminal Portuario de Manta S.A. 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 perjuicios a que esté obligada; y,
  - VIII. El Gerente de Operaciones está facultado para ordenar la movilización de una nave que se encuentre en el muelle, u otros lugares dentro de la jurisdicción de Terminal Portuario de Manta S.A., en los siguientes casos:
    - a. Emergencias;
    - b. Conveniencia de la entidad portuaria, por requerimientos operacionales; y,
    - c. Cuando un buque mercante haya terminado de realizar operaciones de carga, descarga o aprovisionamiento, o si existiera otra nave esperando muelle.
  - IX. Con los buques pesqueros por su complejidad de alistamiento se actuará de la siguiente forma:  
 Los muelles son prioritarios para buques mercantes por lo que al buque pesquero se le ha puesto tiempos mínimos de descarga, mantenimiento y/o avituallamiento, pero estará sujeto a los arribos de buques mercantes en el terminal internacional, lo cual se determina en la programación.
  - X. Las naves permanecerán en los muelles asignados únicamente el tiempo autorizado en la programación de naves o el tiempo autorizado por el Gerente de Operaciones.
  - XI. Los gastos que ocasionen los movimientos indicados en los numerales a y b estarán a cargo de la agencia naviera involucrada o del representante del buque salvo casos especiales determinados y justificados por el Gerente de Operaciones que por lo general serán necesidades operativas de muelle.
  - XII. En los casos de los numerales a y b las operadoras de remolcaje y las compañías de practicaje del Terminal Internacional están obligadas a prestar los servicios previa solicitud del Gerente de Operaciones, en caso de negarse

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 55/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

o no acudir al llamado serán sancionados como infracción grave y su reincidencia como muy grave.

### **17. RENDIMIENTO DE LAS OPERACIONES.**

Al designar atraque a un buque, o durante el desarrollo de las operaciones, el gerente de Operaciones podrá fijar el rendimiento mínimo que se debe obtener en las operaciones de acuerdo con las características del buque, clase de mercancía y uso que se vaya a hacer del Terminal Internacional y sus instalaciones plazo en que deben de quedar finalizadas.

En las operaciones de carga y descarga, para fijar el rendimiento que corresponda se tendrán presentes, además del tonelaje y clase de mercancía a mover, los medios de carga y descarga propios del buque, los que se le faciliten en el Terminal Internacional o sean puestos a su disposición, aunque no los utilice, las superficies de muelles disponibles.

De acuerdo con el contrato de Gestión Delegada para el “Diseño y planificación, financiación, equipamiento y construcción de obras adicionales, operación y mantenimiento de la Terminal Portuaria de Manta”, firmado entre Autoridad Portuaria de Manta y Terminal Portuario de Manta TPM S.A. se han definido los siguientes indicadores de niveles de servicio por tipo de carga:

<b>TIPO DE CARGA</b>	<b>META DEFINIDA</b>	<b>Unidad de Medida</b>
CONTENEDOR	20	Contenedor/Hora Nave
GRANEL SÓLIDO	250	Toneladas/hora
CARGA GENERAL MAQ.	250	Toneladas/hora
CARGA GENERAL	40	Toneladas/hora
VEHÍCULOS	160	Unidades/hora
GRANEL LÍQUIDO	150	Toneladas/hora

Se procurará que los buques no tengan que cambiar de muelle ni correrse dentro de un mismo muelle, pero el Gerente de Operaciones se reserva el derecho de disponer tales maniobras si las considera necesarias para la buena explotación del Terminal Internacional en su conjunto, sin que los representantes del buque puedan efectuar reclamación alguna, por perjuicios o gastos ocasionados.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 56/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

### **18. BUQUES QUE NO HAGAN OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA.**

Mientras no haya espacio sobrante en los muelles, los buques no podrán permanecer atracados a ellos si no están efectuando operaciones normales de carga y descarga, o mantenimientos autorizados por la Gerencia de Operaciones.

Todo buque deberá dejar libre su atracadero después de finalizadas las operaciones, o en el mínimo al que obligue la marea.

En caso de necesitar permanecer atracado a muelle por otros motivos (aprovisionamiento, reparaciones, etc.), el armador o agente naviero deberá solicitarlo con antelación a Operaciones a los efectos de fijación del correspondiente atraque, que podrá ser el mismo usado para las operaciones comerciales o distinto, según las necesidades y la programación de atraques lo permita.


Los buques que hayan de efectuar reparaciones, cualquiera que sea el tipo de ellas, los que estén a la espera de órdenes y, en general, todos los que no realicen operaciones de carga o descarga, se atenderán a las disponibilidades de los atraques específicos destinados al efecto y sólo se autorizará la permanencia en muelles comerciales en las condiciones que en cada caso se estipulen, en el bien entendido que se procederá a fondeo del barco cuando se considere necesario.

Para dicho fin, se mantendrán en orden de navegación las máquinas, los elementos auxiliares y la tripulación indispensable para ello.

### **19. BUQUES AVERIADOS O EN PELIGRO**

Los buques en peligro por averías o incendios en la mercancía o por corrimiento de la estiba, tendrán preferencia de atraque en el muelle que la Gerencia de Operaciones designe, para la descarga de la mercancía o rectificación de la estiba, mientras a juicio de la autoridad marítima persistan las causas de peligro grave, pasando al finalizar estas a la situación definida en el artículo anterior.

En ningún caso se mantendrá atracado a muelle un buque que corra peligro de hundimiento requiriéndose a la autoridad marítima para que proceda a su fondeo o varada en lugares en que dicho hundimiento no pueda producir perjuicios a la operación del Terminal Internacional, y de hacerlo es enteramente responsable la agencia o representante del buque de los daños y reparaciones que esto ocasione.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 57/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

## **20. AVERÍAS CAUSADAS A LOS BUQUES.**

Si un buque sufriera averías ocasionadas por algún elemento de Terminal Portuario de Manta S.A. y su agencia naviera o capitán estimaran que ésta es responsable de las mismas, lo comunicarán, a gerencia, a fin de que sin prejuzgar si existe responsabilidad, puedan aquellas ser reconocidas y tasadas a los precios de la localidad. A falta de este trámite, Terminal Portuario de Manta S.A. no aceptará en ningún caso responsabilidad alguna.

## **21. PRECAUCIONES**

Los buques atracarán en los muelles de modo que no puedan causar daño ni avería a las obras, instalaciones del Terminal Internacional y tomarán las medidas adecuadas para que durante su estancia o al realizar las operaciones de desatraque no puedan ocasionarlos.

En cualquier caso, si las condiciones del tiempo o de la mar pusieren en peligro para el propio buque, para terceros o para las demás instalaciones portuarias, el capitán o patrón del buque tomará todos los auxilios y precauciones necesarias para evitar posibles daños.

Se cuidará especialmente las acciones del barco sobre muelles, grúas y defensas durante las maniobras de atraque y desatraque, y la vigilancia de la tensión de las amarras en los diferentes estados de carga y marea.

Cuando las defensas de que dispone el muelle de atraque resulten insuficientes para la protección del barco o del propio muelle, el buque deberá colocar las que precise a tal fin, pues la falta de estos elementos no se aceptará en ningún caso, como justificante de las averías que puedan producirse.

Los buques que transporten mercancías inflamables o peligrosas se encontrarán en todo momento con dotación y medios suficientes para efectuar desatraques de emergencia.

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 denegación de acceso al Terminal Internacional a la persona o personas naturales y jurídicas, causantes o responsables de la infracción.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 58/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

## **22. ARRIBO AL TERMINAL INTERNACIONAL DEL PUERTO DE MANTA**

Toda nave que va a ingresar al Terminal Internacional deberá reportarse a 5 millas del rompeolas y se comunicará vía VHF, canal 12 con el controlador marítimo de operaciones, para confirmar la hora estimada de arribo (ETA), calado máximo y características principales de la nave.

El orden de embarque de los prácticos será establecido por la Gerencia de Operaciones. Se considerará como buque llegado a aquellos que, se encuentren a 5 millas del rompeolas, siempre y cuando se reporten por VHF, canal 12 a Operaciones.

Todo buque que ingrese al Terminal Internacional debe presentar su "PLAN DE CONTINGENCIAS PARA DERRAME DE HIDROCARBUROS E INCENDIOS", y en el caso de Barcos Pesqueros "PLAN DE CONTINGENCIAS DE FUGA DE AMONIACO".

## **23. AVISO DE LLEGADA A 1 MILLA AL "NNE" DE LA CABEZA DEL ROMPEOLAS**

Al iniciar las maniobras que requieran el servicio de prácticos, las naves se comunicarán por radio con Terminal Portuario de Manta, canal 12 VHF como canal de llamada, para solicitar la autorización de ingreso al Terminal Internacional y la toma del práctico.

Avisos de arribo y zarpe:

- a) Los capitanes de los buques y los prácticos no iniciarán el ingreso o salida del buque hasta tanto no dispongan de la autorización de la Gerencia Operaciones.
- b) Si un buque necesita entrar al Terminal Internacional por razones de emergencia y si la urgencia y gravedad así lo requiere, Operaciones podrá disponer su atraque o fondeo (solicitando autorización a APM) en el lugar apropiado y por el tiempo indispensable para solucionar la emergencia. El capitán del buque, justificará la emergencia ante TPM y Capitanía del Puerto y Autoridad Portuaria de Manta.
- c) Los operadores de la Gerencia de Operaciones que se encuentren de guardia son responsables de informar a los capitanes de las naves que arriban, que están autorizadas a ingresar al Terminal Internacional y tomar el práctico en las áreas establecidas, siempre y cuando este se encuentre presente y la agencia naviera

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 59/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

haya presentado la solicitud de entrada de buques, en el plazo exigido por TPM y que además esta solicitud haya sido aceptada.

## **24. PROCEDIMIENTO PARA ATENCIÓN DE BUQUES MERCANTES**

Para garantizar una coordinación y alineación eficaz entre todas las partes implicadas en las operaciones portuarias, el Terminal ha implementado el siguiente Procedimiento de entrada y salida de Buques Mercantes en el Terminal Portuario de Manta. Este proceso está diseñado para optimizar las operaciones y garantizar el cumplimiento del plan de atraque.

- **Cronograma:** El procedimiento establece que previo al arribo de los buques, se notificará a la agencia naviera con 2 horas antes de la llegada del buque a la boya marítima.
- **Notificación:** La Terminal (Control Marítimo) se comunicará con las agencias navieras (principalmente con IAN TAYLOR) para confirmar que el Atracadero designado para el atraque y el personal de amarre están disponibles, y que la maniobra de atraque se realizará sin restricciones. Los prácticos, remolcadores y la embarcación de prácticos deberán informar a la Terminal y a la Agencia si hay alguna actualización o problema.

### **24.1. COMUNICACIÓN RELATIVA AL CRUCE DE BOYAS**

De acuerdo con nuestro Manual de Operaciones, se debe tener en cuenta lo siguiente:

Todas las embarcaciones que ingresen a la Terminal Internacional deben reportarse a 5 millas náuticas del rompeolas y comunicarse a través del canal 12-16 de VHF con el controlador de operaciones marítimas para confirmar la hora estimada de llegada (ETA), el calado máximo y las características claves de la embarcación.

### **24.2. NOTIFICACIÓN DE LLEGADA A 1 MILLA «NNE» DE LA CABEZA DEL ROMPEOLAS**

Al iniciar maniobras que requieran servicios de práctico, las embarcaciones deberán comunicarse por radio con el Terminal Portuario de Manta (Control Marítimo) en el

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 60/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

canal 12 de VHF (canal de llamada) para solicitar autorización de ingreso al Terminal Internacional y embarque del práctico.

### **24.3. NOTIFICACIONES DE LLEGADA Y SALIDA**

- a) Los capitanes y prácticos de buques no deben iniciar la entrada o salida del buque sin autorización de la Gerencia de Operaciones/Control Marítimo.
- b) En los casos en que un buque necesite entrar en la Terminal Internacional debido a una emergencia y la urgencia y gravedad lo justifiquen, Operaciones (Gerencia de Operaciones/Control Marítimo) podrá autorizar el atraque o fondeo (previa autorización de APM) en un lugar adecuado durante el tiempo necesario para atender la emergencia. El capitán del buque deberá justificar la emergencia ante TPM, la Capitanía de Puerto y la Autoridad Portuaria de Manta.

### **24.4. ACCESO DE BUQUES A LA TERMINAL INTERNACIONAL**

Los buques no podrán ingresar o salir del lugar de atraque sin la confirmación de la autorización de la Gerencia de Operaciones/Control Marítimo. Esta autorización será comunicada vía radio, siendo responsabilidad de los prácticos y/o capitanes el cumplimiento de esta norma.

#### **24.4.1. PREPARACIÓN OPERATIVA**

Antes de la confirmación, el Departamento de Operaciones verificará la disponibilidad y preparación de todos los recursos y partes implicadas. Esto incluye la disponibilidad de:

- Lanchas de prácticos
- Remolcadores
- Personal de amarre
- Facilidades atraque
- Prácticos

**Nota:** Los servicios de lanchas de apoyo, remolcadores y prácticos son servicios privados, contratados directamente por la Agencia.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 61/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

Una vez que el práctico suba a bordo del buque, deberá solicitar el correspondiente permiso a Control Marítimo TPM para dirigirse a los atraques de la Terminal.

Si el buque se encuentra en la boya marítima/puesto de prácticos y algún problema impide su entrada, podrá permanecer a la deriva o trasladarse a la zona de fondeo.

En caso de imprevistos, la Terminal activará un protocolo de comunicación inmediata dentro de las 2 horas previas al cierre.

Notificaciones: Las alertas serán enviadas con prontitud al organismo (responsable de contactar con el buque) mediante:

- Radio VHF.
- Teléfonos móviles.
- Correos electrónicos.

Además, una vez alertada la Agencia Naviera, la Terminal notificará al buque la situación imprevista a través de la Radio VHF.

## **25. ACCESO DE BUQUES AL TERMINAL INTERNACIONAL**

El acceso al Terminal Internacional se realizará a través de la batimetría señalada en las cartas náuticas para este efecto.


Los buques no podrán entrar o salir del muelle sin la confirmación de la autorización de la Gerencia de Operaciones, la cual recibirán por radio, los prácticos y/o los capitanes, son los encargados y responsables de cumplir con esta regulación.

Una vez que se autorice la entrada a un buque y comience la maniobra, deberá cumplir estrictamente con las regulaciones de seguridad para el tráfico, y las complementarias o aclaratorias que se dicten en el futuro por la Subsecretaría de Puertos y Terminal Portuario de Manta S.A.

## **26. ZARPE**

Las agencias navieras deberán presentar en Gerencia de Operaciones el aviso de zarpe de la nave, a más tardar dos horas antes del zarpe de la misma.

Los prácticos antes del inicio de la maniobra de desatraque ya sea por la salida del Terminal Internacional o cambio de muelle, se comunicarán por el canal correspondiente, con el controlador marítimo. No comenzarán la maniobra en tanto no hayan obtenido la autorización para su inicio y se mantendrán en escucha

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 62/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

permanente y seguirán, en todo momento, las indicaciones que les sean transmitidas. En caso de discrepancias en la salida o desatraque del buque al muelle, el práctico actuará como considere, pero de tener responsabilidad por daño será sancionado con falta leve de acuerdo a este Manual.

## **27. REQUERIMIENTOS Y NORMAS PARA EL USO DE PRÁCTICOS**

Este servicio se prestará a bordo de los buques, incluyéndose en el mismo las instrucciones impartidas por los Prácticos en el momento en que partan para prestar el servicio.

La Empresa privada está autorizada para proveer el Servicio de Practicaje en el Terminal Internacional de Manta por medio de Operadoras Portuarias. Las empresas navieras, agencias navieras deben contratar a los Operadores Portuarios de Buques calificados por la Subsecretaria de Puertos y autorizados por TPM para dar este servicio durante el movimiento de naves, así como para las maniobras de cambios de muelles o para la navegación de y hacia fondeadero desde el muelle.

Los prácticos no podrán ejercer esta actividad individualmente como personas naturales.

Para la maniobra de zarpe o arribo, los prácticos deberán presentarse a bordo de la respectiva nave, por lo menos con 10 minutos de anticipación sobre la hora programada por la Gerencia de Operaciones, lo cual será comunicado por el armador o agencia naviera.

La agencia naviera, el armador o representante podrá elegir al operador portuario de practicaje calificado por TPM para recibir este servicio.

Los prácticos para realizar su trabajo deberán abordar la nave en perfectas condiciones físicas, a juicio del capitán de la nave, deberá, en todo caso, impedir el acceso al trabajo del práctico, que no cumpla con esta condición, debiendo reportar este hecho, inmediatamente, a la Capitanía del Puerto, a la respectiva agencia naviera y al control de Operaciones de TPM.

La movilización de los prácticos se realiza mediante lancha de practicaje, la cual deberá estar certificada como Operador Portuario por la SPTMF y cumplir con todas las regulaciones emitidas por los organismos de control.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 63/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

El practicaaje es con un solo práctico por buque a no ser por requerimiento del capitán del buque o del capitán del Puerto lo cuál será por escrito y TPM cobrará la tasa establecida por entrada y salida del Terminal Internacional por c/u, es decir, dos prácticos dos tasas portuarias por cada maniobra, de entrada y salida.

El operador portuario de buque que preste el servicio de practicaaje, presentará un informe por escrito de las actividades realizadas a la Gerencia de Operaciones y a Capitanía del Puerto, después de 2 horas de finalizada las mismas, pudiendo hacerlo personalmente, vía fax o cualquier otro medio de comunicación. En caso de accidentes o novedades ocurridas durante la maniobra de practicaaje, los reportes serán inmediatos, en caso de no hacerlo será considerado como falta grave de la operadora.

El práctico deberá cuidar de su apariencia y vestimenta para la subida a bordo. El controlador marítimo de TPM en caso de no estar adecuadamente vestido el práctico, hará un informe lo que será sancionado como falta leve.


Se entenderá como maniobras para uso de practicaaje las siguientes:

- a) Fondeo, Potestad de APM con previa coordinación con TPM S.A.
- b) Entrada a muelle de fondeo o arribo (incluye abarloamiento de buques)
- c) Salida de muelle a fondeo o zarpe (incluye abarloamiento de buques)
- d) Cambio de muelle

Y todas las que estén estipuladas en las reglamentaciones respectivas. Anotando que los literales a, b, c y d son una sola maniobra para cobros de practicaaje por la operadora, debiendo la tasa respectiva que cobra TPM solo ser por arribo o zarpe del Terminal Internacional, es decir, dos tasas por cada buque, independiente de movimientos internos en el Terminal Internacional. El Fondeo es potestad de APM con previa coordinación con TPM S.A.

### **27.1. SERVICIO DE APOYO AL PRACTICAJE – SERVICIO DE LANCHA**

El segundo inciso del Artículo 314 de la Constitución de la República determina: "El Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad el Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos y establecerá su control y regulación.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 64/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

La movilización de los prácticos se realiza mediante lancha de practicaje, la cual deberá estar certificada como Operador Portuario por la SPTMF y que se deben cumplir con todos los requisitos, características, regulaciones, normativa y demás dispuestas por el organismo de control, así como tener la autorización de TPM SA para realizar estas maniobras.

El artículo innumerado a continuación del Art. 17 de la Ley de Modernización del Estado faculta a las instituciones del Estado a establecer el pago de tasas por los servicios de control, inspecciones, autorizaciones, permisos, licencias u otros de similar naturaleza, a fin de recuperar los costos en los que incurrieren para este propósito.

Las Lanchas de Embarco de Prácticos, que constituyen el primer contacto del Puerto Internacional de Manta con las naves que proceden del exterior, deben representar una primera y muy clara señal, para capitanes y tripulantes, en particular extranjeros, que están ingresando a un país tecnológica y profesionalmente acorde con los países más modernos del orbe, y que por lo tanto, el puerto internacional de Manta al cual recalán, está en condiciones de proporcionarles un servicio eficiente y seguro.

Las Normas que regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador define a los servicios adicionales de apoyo a la nave, carga o pasajeros; a la navegación y a las operaciones portuarias en condiciones de seguridad, eficiencia, calidad, regularidad y continuidad; entre los cuales se encuentra el servicio de lancha, que consiste en la provisión de embarcaciones menores, debidamente autorizadas, con su tripulación para la prestación de servicios de traslado acuático de personas o cosas, entre el muelle o terminal y las naves o artefactos navales que arribaren a las zonas de fondeo o de espera (cuarentena) y viceversa.

### **27.1.1. REQUISITOS GENERALES PARA LA HABILITACIÓN DEL SERVICIO DE LANCHA DE PRACTICAJE**

El artículo 6) numeral 6.1) de las Normas que Regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador, describe los requisitos generales de los OPSC para obtener la habilitación y puesta en marcha del servicio de lancha, que son los siguientes:

a) Lista de las lanchas que se utilizarían en la prestación del servicio, los documentos que demuestren la propiedad de las mismas o su respectivo contrato

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 65/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

de arrendamiento de nave (fletamento), debidamente inscritos en el Registro de la Propiedad Naval o registrados ante la SPTMF, según corresponda, serán verificados en línea.

- b) El Permiso de tráfico vigente, será verificado en línea.
- c) Lista del personal, la vigencia de la respectiva matrícula se verificará en línea.
- d) En el caso de transporte de combustibles será necesaria la presentación de las autorizaciones otorgadas por la Agencia de Regulación y Control Hidrocarburífero - ARCH para las embarcaciones a ser utilizadas.

### **27.1.2. CALIDAD DEL SERVICIO**

El artículo 9) de las Normas que Regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador describe obligación de las Autoridades Portuarias, sus delegatarios o concesionarios, Puertos Especiales, Terminales Portuarios Habilitados y/o Facilidades Portuarias Privadas, aplicar los estándares, parámetros, protocolos e indicadores definidos por la SPTMF, para la prestación de altos niveles de servicio, productividad y eficiencia óptimos para la satisfacción de los clientes/usuarios, para lo cual cumplirán con los siguientes aspectos:

- a) Optimizar la calidad del servicio prestado;
- b) Asegurar estándares de calidad comunes en cada puerto o terminal internacional, marítimo o fluvial; y,
- c) Controlar los requisitos de prestación del servicio, de forma que se puedan establecer indicadores y estándares.

Todo esto bajo parámetros de calidad en la prestación del servicio de lancha enfocados en la productividad y eficiencia en la prestación de servicios, medición de la calidad, mejora continua de los servicios, seguridad en las operaciones, control de aspectos medioambientales y prevención de riesgos laborales y control de procesos, de operaciones y de eficiencia tecnológica.

Asimismo, las características en la calidad de los servicios portuarios deben ser siempre apreciables por los clientes/usuarios del servicio, objetivas, verificables por terceros; y, controlables por el propio prestador del servicio y por el responsable de su coordinación y control.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 66/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

La SPTMF, en su calidad de máxima autoridad, tiene la facultad de hacer control técnico de la calidad de los servicios que se prestan en puertos o terminales internacionales, marítimos y/o fluviales.

### **27.1.3. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA LANCHA DE PRACTICAJE QUE SE DEBEN CONSIDERAR PARA SU OPERACIÓN**

La SPTMF a través de TPM SA debe asegurarse de que la lancha para apoyo al servicio de practica cuenta con especificaciones técnicas acordadas aprobadas por el organismo de control y que sirvan de guía de buenas prácticas para las operaciones marítimas portuarias.

Se deben considerar también los siguientes aspectos técnicos en la Lancha de Práctico:

- a) El barco piloto no puede operar fuera de los términos de su Certificado de barco piloto aprobado.
- b) La posición de la embarcación del práctico debería controlarse desde tierra a través de medios tecnológicos. Esto es especialmente importante en condiciones meteorológicas adversas y visibilidad restringida.
- c) Casco robusto, y protegido con defensas especiales de amortiguación apropiada. La superestructura y caserío no deben ser expuestos a contacto con la nave abordada.
- d) Caserío ubicado a popa, con excepcional vista del patrón en 360°. A proa de éste, debe existir un área clara y despejada, que permita al práctico transitar hacia el lugar de transferencia cómodamente.
- e) Cubiertas laterales amplias y con barandas. La cubierta de proa debe ser espaciosa y extendida, con amuras estilizadas curvadas en dirección a la quilla para evitar el embarque de olas que no sólo mojen al práctico y tripulantes, sino que puedan lanzar a éstos al mar. La cubierta debe permanecer lo más seca posible, y estar habilitada con material antideslizante.
- f) La navegación hacia y desde el antepuerto debe ser estable y confortable, por lo tanto, debe poseer estabilidad suficiente para evitar escoras y balances pronunciados. Es por ello que los arquitectos navales deben prestar especial atención al seakeeping, y adecuado empleo de pesos estructurales, estanques de compensación, quillas laterales, relación manga eslora y toda otra consideración de carácter técnico que logre el objetivo deseado.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 67/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

- g) Los controles de gobierno deben facilitar al Patrón maniobrar en forma cómoda y segura. La maquinaria instalada debe garantizar que se contará con un funcionamiento y mantenimiento adecuado y con suficiente potencia de motores que logre un andar medio de 12 nudos, con dos motores y dos ejes.
- h) El puente de gobierno debe ser amplio, cálido y confortable. Deberá estar dotado de asientos especiales para el práctico y que proporcionen a éste una adecuada visión hacia el exterior y con expedito acceso al radar y equipos de comunicaciones los cuales deben facilitar, como mínimo, cubrir simultáneamente un canal de trabajo y otro de respeto. El sistema de calefacción instalado, no debe afectar la visión hacia el exterior por causa de empañamientos, y los vidrios deberán estar dotados de vistas claras, defrosting y cualquier otro elemento que facilite alcanzar el objetivo señalado.

#### **27.1.4. NORMAS DE SEGURIDAD DE CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO**

La Lancha debe contar con equipos de seguridad obligatorios a bordo entre los que cuales constan: Luz de interruptor de agua SOLAS, luz estroboscópica manual o conmutada por agua, protector contra salpicaduras facial, correas de la entepierna o cola de castor, becket auxiliar de tripulación trasera, baliza de localización silbato, para llamar la atención, cinta reflectante de alta visibilidad. El calzado de seguridad debe ser antideslizante y antiestático y las punteras de acero deben considerarse como parte de una política basada en la reducción de riesgos.

Asimismo, se deben tener en cuenta los siguientes aspectos, que permitan proporcionar la base para establecer procedimientos operativos seguros para el embarque y aterrizaje de los Prácticos en las operaciones que deberían derivarse de una evaluación de riesgos adecuada y exhaustiva:

- a) Abordajes: Medidas a tener en cuenta para prevenir los abordajes.
- b) Las escotillas, el acceso a los espacios bajo cubierta y las cámaras de máquinas deberían estar cerrados cuando navega en el mar.
- c) Prevención de caídas: Precauciones para evitar una repentina caída al agua y acciones a tomar en caso de que ocurra.
- d) Abandono de la embarcación: Aspectos a tener en cuenta en caso de abandono de la embarcación.
- e) Homologación de equipos marinos: Normas relativas a la aprobación de equipos marinos y requisitos de expedición de su certificado de seguridad, condiciones de marcado, entre otros.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 68/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

- f) Prevención de vertidos: disposiciones de obligado cumplimiento en prevención de vertidos al mar.
- g) Motos náuticas: todo lo referido a este tipo de embarcaciones, requisitos legales para su utilización, titulaciones exigidas, normas de navegación.
- h) Balizamientos de playas: zonas reservadas para el baño, canales de acceso a la mar, balizamientos, etc.
- i) Antes de dejar un puesto de atraque, el timonel y la tripulación deben familiarizarse con la posición y estiba del equipo de seguridad instalado en la lancha de práctico en particular.
- j) Las cubiertas de la embarcación del práctico deberían estar libres de todos los obstáculos innecesarios que permitan despejar paso y movimiento para el piloto y la tripulación.
- k) Debe mantenerse un registro actualizado y preciso a bordo de cada lancha de prácticos. Las entradas deben incluir detalles de todas las comprobaciones periódicas de seguridad y equipos, simulacros y defectos.

## **28. PEQUEÑAS EMBARCACIONES**

No se permitirá la maniobra de barcos recreativos o pequeñas embarcaciones en el área de maniobras portuarias, debiendo mantenerse alejados de buques fondeados o en movimiento.

**28.1.** Se exceptúan de lo anterior las embarcaciones autorizadas a prestar servicios específicos a los buques en el Terminal Internacional 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.

## **29. REQUERIMIENTOS PARA EL USO DE REMOLCADORES**

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 Terminal Internacional, se establece lo siguiente:

- a) El servicio de remolcadores en el Terminal Internacional de Manta es de naturaleza privada y se lo hará por medio de operador y directamente entre la agencia y el operador.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 69/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

El armador, su agente o representante podrán elegir el operador portuario de buque 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 a la solicitud del servicio por el armador, su agente o representante por escrito en la programación de la nave.

En estos casos el Práctico debe obligatoriamente anotar esta circunstancia en la bitácora del puente y hacerlo constar en su comunicación por radio con los servicios de TPM 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 esta por el canal de maniobra, 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, capitán del remolcador y operador de TPM y servirán para la facturación del servicio.

- f) El operador portuario del buque que haya prestado el servicio tiene la obligación de entregar al controlador marítimo y al Capitán del Puerto el informe por escrito de haber incidencias, el cual podrán ser entregados personalmente, vía fax u otro medio informativo.
- g) El servicio de remolque es un servicio auxiliar de la maniobra del buque y, como tal, debe obedecer en todo el orden recibido de los responsables de dicha maniobra. El armador del remolcador o su patrón o capitán al mando serán responsables por los daños y perjuicios producidos con motivo de las maniobras de remolcador y su asistencia a las naves, por causas imputables a ellos o el mal funcionamiento del remolcador, falsa maniobra, retraso en la

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 70/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

prestación del servicio, negligencia o desobediencia de las órdenes del práctico o capitán al mando del buque remolcado, lo cual será sancionado por TPM S.A. como falta leve;

- h) 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 reportará por escrito a la Gerencia de Operaciones, y el armador, agente o representante quedarán en libertad de solicitar nuevo remolque a otro operador portuario de buque, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar en el caso del primero; la misma que será calificada por TPM S.A. dependiendo del tiempo y circunstancias de leve a grave;
- i) Al efecto, como consecuencia del reporte del práctico, TPM S.A. solicitará, el inicio del expediente administrativo, siguiendo el debido proceso para la imposición de la sanción respectiva;
- j) Los operadores de remolcadores autorizados a operar deben colaborar con TPM en los casos que se necesiten por necesidades operativas, caso de no hacerlo Terminal Portuario de Manta, cobrará al remolcador el valor de muellaje e impondrá una multa económica de 200 RBU.

### **30. USO DE GRUAS DENTRO DE LA TERMINAL PORTUARIA**


#### **30.1. LINEAMIENTOS GENERALES PARA LOS USUARIOS**

Toda maquinaria que ingrese a las instalaciones portuarias, en especial grúas, deberán contar con las siguientes herramientas para la contención de derrames de hidrocarburos o aceites que puedan provocar éstas dentro de las IP, además de los siguientes lineamientos:

- a. Material de contención de derrames (aserrín debido que tiene mayor poder de absorción que la arena). El envase (saco, funda, tanque, etc.) debe estar rotulado como material de contención de derrames.
- b. Desengrasante biodegradable (Mínimo 1 galón) para limpieza; en caso de derrame de hidrocarburos.
- c. Un extintor PQS de 5 o 10 libras (para contener un posible conato de incendio).
- d. El operador de la grúa debe llevar consigo el Registro de Mantenimiento de la maquinaria, el mismo que debe ser presentado en las inspecciones realizadas por el personal de TPM.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 71/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

- e. Personal de TPM, revisará que las grúas cumplan con los requisitos de seguridad, en caso de incumplir con las disposiciones, se paralizan las operaciones, hasta que se regularicen las mismas.
- f. Los aparatos de izar se conservarán en perfecto estado y orden de trabajo, ateniéndose a las instrucciones dadas por los fabricantes y a las medidas técnicas necesarias para evitar riesgos.
- g. La carga máxima en kilogramos de cada aparato de izar se marcará en el mismo en forma destacada, fácilmente legible e indeleble.
- h. Las grúas que se utilicen para la operación de descarga de pesca no podrán superar en ninguna circunstancia la capacidad máxima de izaje especificada por el fabricante. Como requisito el Operador de la grúa deberá portar la tabla de cargas portantes de la grúa a utilizar dotada por el fabricante.
- i. La elevación y descenso de las cargas se harán lentamente, evitando toda arrancada o parada brusca y efectuándose siempre que sea posible, en sentido vertical para evitar el balanceo.
- j. Los operadores de los aparatos de izar evitarán siempre transportar las cargas por encima de lugares donde estén los trabajadores o donde la eventual caída de la carga puedan provocar accidentes que afecten a los trabajadores
- k. No se dejarán los aparatos de izar con cargas suspendidas
- l. Cuando los aparatos funcionen sin carga, el maquinista elevará el gancho lo suficiente para que pase libremente sobre personas y objetos.
- m. Se prohíbe viajar sobre cargas, ganchos o eslingas vacías.
- n. Cuando no queden dentro del campo visual del maquinista todas las zonas por las que debe pasar la carga, se empleará un portalonero o personal guía para dirigir la maniobra en el mismo nivel.
- o. Se prohíbe la permanencia y paso innecesario de cualquier trabajador en la vertical de las cargas.
- p. Los operadores de los aparatos de izar y los trabajadores que con estos aparatos se relacionan, utilizarán los medios de protección personal adecuados a los riesgos a los que estén expuestos.
- q. El equipo de izaje debe ser revisado por el operador al iniciar la operación, detectando si hay partes sueltas o defectuosas.
- r. El operador debe inspeccionar minuciosamente los cables, cadenas, cuerdas, ganchos, eslingas, poleas, frenos, controles eléctricos y sistemas de mando, lo que indique la normativa legal vigente.
- s. El operador portuario propietario del equipo de izaje dentro de la operación de descarga en la Terminal Portuaria deberá acogerse a lo dispuesto en la normativa vigente aplicable, con énfasis a lo descrito en el *Decreto Ejecutivo*

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 72/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

2393 (Art 99 al 119), de acuerdo con lo que sea aplicable a la operación portuaria y el tipo de equipos de izaje a utilizar.

- t. En caso de incumplimiento de los puntos estipulados y acorde a la aplicación del Régimen Sancionador pertinente, su inobservancia recaerá en el Armador y/o Agencia y a la empresa de servicio de Grúa (Operador de Grúa).

### **30.2. MANEJO DE INVENTARIO DE ELEMENTOS DE ESTIBA IZAJE DE TPM S.A.**

El control del uso y evaluación del estado de los materiales de izaje utilizados por TPM S.A., está a cargo del área de Bodega, el cual lleva un registro "Inventario Material de Estiba GAF-ADD-FO-034" en donde documenta en detalle el manejo de las existencias de este tipo de materiales. El registro cuenta con el siguiente detalle:

- a) Numero de factura
- b) Fecha
- c) Tipo
- d) Descripción
- e) Medidas
- f) Capacidad
- g) Cantidad facturada
- h) Estado (activo o dado de baja)
- i) Numero de existencias
- j) Valor unitario
- k) Valor total
- l) Lugar
- m) Condición actual


Este registro se actualizará de acuerdo con el manejo y uso de los materiales de estiba e izaje.

### **30.3. EVALUACION DE LOS MATERIALES DE ESTIBA E IZAJE**

Para la evaluación del estado crítico o no crítico de los materiales de estiba e izaje utilizado por TPM S.A. Esta evaluación se mantiene registrada dentro del documento "Evaluación material de estiba (GAF-ADD-FO-035).

Para la valoración se establecen los siguientes criterios:

<b>CRITERIOS DE EVALUACIÓN</b>	
1	Sin incidencia

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 73/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

3	Bajo incidencia
7	Incidencia mediana, pero no critica
10	Incidencia critica

Los parámetros a calificar son:

- a) Valoración de vida útil del material
- b) Estado del material
- c) Periodicidad de uso

La valoración derivará a la ejecución de acciones, las cuales estarán sujetas a los siguientes criterios:

VALUACION		
PUNTUACION	VALORACION CUALITATIVA	ACCION
0 a 3	Nuevo	Mantener su uso normal
3.1 a 5	Bueno	Realizar inspecciones periódicas
5.1 a 7	Regular	Realizar mantenimientos preventivos
7.1 a 10	Deficiente	Ejecutar cambio de material

#### **30.4. MANTENIMIENTO DE LOS MATERIALES DE IZAJE Y ESTIBA.**

- a) Almacenar en lugar seco y bien ventilado, entre 0°C y 60 C°.
- b) No estarán en contacto directo con el suelo, se almacenará preferentemente sobre cajones de madera dispuestos horizontalmente.
- c) Inspeccionar periódicamente en función de su uso, especificaciones del fabricante.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 74/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

- d) Limpieza sin utilizar productos químicos agresivos, tales como disolventes, ácidos o bases. Y engrase utilizando grasa neutra.
- e) Desechar los cables que presenten 10 hilos rotos en una longitud de 10 veces el diámetro. Asimismo, se desecharán los que presenten puntos de picadura u oxidación avanzada, deslizamiento del cable frente a los terminales, torceduras o nudos.
- f) Para cadenas, vigilar alargamiento de eslabones, grietas, puntos de oxidación, u otras deformaciones mecánicas.
- g) Conservar todos los accesorios con su placa o etiqueta original.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 75/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

## CAPITULO III

### 31. ESTADIA DEL BUQUE EN EL ÁREA PORTUARIA

#### 31.1. MOVIMIENTO DE BUQUES

Los buques abarloados a otros buques que estén atracados en muelles asignados, con el propósito de entregar o tomar carga o dar suministros deberán, a requerimiento de la Gerencia de Operaciones, moverse temporalmente si están bloqueando el ingreso o egreso de un buque durante las maniobras de atraque, desatraque o fondeo.

Los buques que se muevan a través del muelle requerirán de práctico incluso los que están abarloados ingresan al muelle o viceversa.

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.

Todo movimiento será solicitado a la Gerencia de Operaciones.

#### 31.2. AMARRE Y DESAMARRE DE BUQUES

Se entiende por servicio de desamarre aquél cuyo objeto es el de largar las amarras de un buque de los elementos de amarre siguiendo las instrucciones del capitán o del práctico.

El servicio de amarre será realizado por los trabajadores que acrediten el cumplimiento de los requisitos establecidos.

Para amarrar un buque al muelle deberán utilizarse las facilidades destinadas a ello, como bitas, cornamusas, etc. que el buque utilizará de acuerdo con su tamaño y a la disponibilidad de estas.

La instalación de cabos, cables, etc. que pueda perjudicar la correcta maniobra de otros buques, sólo será permitida con autorización expresa de la Gerencia de Operaciones. Estos elementos deberán ser vigilados constantemente y retirados de inmediato cuando dificulten la maniobra de buques.

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

Toda línea de amarre de los buques deberá tener las protecciones contra roedores.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 76/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

### **31.3. PRECAUCIONES DE BUQUE EN EL MUELLE**

Los buques atracados en muelle deben permanecer ubicados de acuerdo con lo establecido en las hojas de programación o disposiciones de la Gerencia de Operaciones.

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 sin operar, el agente naviero o representante solicitará con anticipación un permiso especial a Gerencia de Operaciones en el caso de estar atracados o abarloados y en el caso de estar fondeados a la Capitanía del Puerto y Autoridad Portuaria de Manta, indicando la ubicación exacta, el número de tripulantes que permanecerán a bordo, el tiempo en el cual estarán sin operar 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 Terminal Portuario de Manta S.A.

### **31.4. BUQUES ATRACADOS.**

Los buques atracados a los muelles mantendrán en todo momento la señalización establecida en el reglamento internacional para prevenir los abordajes en la mar.

Está prohibido amarrarse con cables de acero.

El capitán del buque adoptará las medidas oportunas para vigilar la tensión de las amarras del buque, en los diferentes estados de carga y marea.

Ningún buque podrá tener sus embarcaciones menores en el agua sin la autorización respectiva del gerente de operaciones.

Está prohibido que los buques atracados lancen al agua, a través de sus imbornales o escobenes, cualquier tipo de descarga o basura.

El acceso de personas a los buques atracados se efectuará a través de escalas adecuadas de candeleros y pasamanos y redes que proporcionen el máximo de seguridad a la dotación, pasajeros, trabajadores portuarios y demás usuarios. En todo caso, el capitán del buque tomará las medidas necesarias bajo su responsabilidad, para impedir el acceso de personas no autorizadas al buque.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 77/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

### **31.5. DESATRAQUE DEL BUQUE**

Operaciones determinará la secuencia de desatraque de los buques que hayan finalizado sus operaciones de carga y descarga. Para establecer la secuencia se tomará en consideración que los buques que desatracan tienen preferencia sobre los buques que ingresen al muelle a excepción de los buques que deban ingresar por efectos de la marea.

### **31.6. MANIOBRA DE COMBUSTIBLE POR BUQUES TANQUEROS**

Las naves que se encuentren atracadas en los muelles de Terminal Portuario de Manta o que se encuentren en los sitios autorizados, podrán recibir combustible por medio de buques tanqueros para lo cual deberán cumplir las disposiciones que emita seguridad y protección de Terminal Portuario de Manta y Capitanía del Puerto.

El incumplimiento de las normas referentes a los incisos anteriores, será considerado como falta grave; siendo responsable solidario el agente o representante legal del buque, en caso de que este no hubiere notificado a las autoridades pertinentes, y de muy grave en caso de contaminación siempre y cuando el buque no realice acciones para remediar el daño.

## **32. OPERACIONES EN BUQUE Y TIERRA**

### **32.1. 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 operadores portuarios 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.

Los operadores tendrán siempre ética en el trabajo y relación con otras operadoras debiéndose respeto entre sí y respeto a los funcionarios de Terminal Portuario de Manta.

### **32.2. REPARACIÓN DE BUQUES**

a) Las reparaciones de los buques atracados que impliquen dejar fuera de servicio sus elementos propulsores y auxiliares de maniobra, aquellas que se realizan en caliente, y cualquier obra o reparación que afecte a las operaciones del Terminal Internacional a otros buques, deberá contar con la autorización de la Gerencia de Operaciones.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 78/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

b) Las reparaciones que requieren la ocupación de espacios en muelles u otras áreas deberán contar con la autorización de Operaciones.

c) Los buques que se encuentren en muelle y estén realizando mantenimiento y/o reparaciones no están exentos de salir a fondear caso de que, Terminal Portuario de Manta, por conveniencia operacional, requiera del mismo, lo cual será comunicado por la Gerencia de Operaciones y solicitar su autorización de fondeo a Autoridad Portuaria de Manta.

d) En los buques y embarcaciones que van a efectuar reparaciones en caliente, además de cumplir las condiciones que Terminal Portuario de Manta y que la Capitanía del Puerto establezcan en la autorización, deberán adoptar medidas necesarias para garantizar que la reparación se efectúe en condiciones adecuadas de seguridad y/o para minimizar los riesgos.

e) De producirse un incendio por trabajos en caliente, el armador o agente naviero será sancionado según sanciones estipuladas en este Manual, por falta de precaución y de continuar en el muelle, el buque por intermedio de su representante, deberá presentar un informe del cuerpo de bomberos de Manta y de la Capitanía del Puerto que han pasado inspección y que está apto para seguir con las autorizaciones de trabajos en caliente.

f) En caso de fugas de amoniaco el armador o representante del buque es responsable de lo que ocurra dentro y fuera del buque, quien además deberá correr con todos los gastos que esto ocasione.

### **32.3. TRABAJOS SUBMARINOS**

a) Los trabajos de rastreo, buceo y cualquier otro trabajo submarino en el Terminal Internacional, deberán contar con la autorización de la unidad de seguridad de Terminal Portuario de Manta.

b) Las embarcaciones dedicadas a efectuar trabajos submarinos deberán estar inscritas en los registros correspondientes y deberán contar con el material idóneo para la clase de trabajos que van a efectuar y deben contar con las matrículas respectivas de la Capitanía del Puerto debiendo tener el nombre y número de matrícula pintado en la embarcación que da el servicio.

c) Con la finalidad de garantizar el desarrollo de las actividades y servicios portuarios en adecuadas condiciones de rapidez, eficacia y seguridad, Terminal Portuario de Manta podrá prohibir, limitar o restringir el desarrollo de determinadas actividades dentro del recinto portuario.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 79/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

### **33. OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA**

#### **33.1. PRECAUCIONES GENERALES**

a) Queda prohibido arrastrar cuantos objetos puedan ocasionar desperfectos en el pavimento y/o asfalto de los muelles y así mismo descargar en ellos materiales o piezas que puedan dañarlos, sin tomar las medidas necesarias para evitarlo, siendo de cuenta y riesgo de las personas naturales o jurídicas responsables de dichas operaciones los daños que se ocasionen.

La mercancía deberá ser manipulada con los medios adecuados para ello, los que deberán estar en perfecto estado de conservación y mantenimiento, debiendo el operador portuario garantizar la efectividad del derecho de los trabajadores a la protección en materia de seguridad e higiene en el trabajo.

b) En la carga y descarga de gráneles susceptibles de producir derrames, será obligatoria la colocación entre el buque y el muelle de dispositivos adecuados que impidan la caída de estos materiales al agua, siendo responsabilidad de quien realice la operación los gastos necesarios para la limpieza o dragado a que obligue el incumplimiento de esta disposición, lo cual será sancionado como falta leve.

c) Las planchas, rampas y escalas de los buques que se apoyen en los muelles lo harán por medio de dispositivos adecuados, en buen estado de funcionamiento y acondicionados, de forma que no produzcan desperfectos en los pavimentos, obras o instalaciones portuarias, siendo de cuenta y cargo del agente naviero, armador o del capitán los desperfectos que se ocasionen, lo cual será valorado por Terminal Portuario de Manta.

d) Se tomarán las precauciones necesarias para que no se produzcan derrames o caídas de mercancías durante su manipulación y transporte en la zona portuaria, siendo obligación del operador portuario, la limpieza y retirada de las mismas. En caso contrario, Terminal Portuario de Manta dispondrá su realización con cargo a la citada empresa, sin perjuicio de las responsabilidades y sanciones que procedan, que dependiendo de la gravedad podrá sancionarse como falta leve o grave.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 80/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

### **33.2. LÍMITES DE PESO PARA MUELLES O ÁREAS OPERATIVAS.**

Cada operador 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 Terminal Portuario de Manta.

Cada operador debe informarse de los límites de carga por metro cuadrado, carga por el 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.

- Límite en muelle 50 tons. X mt<sup>2</sup>; sin excepción se deberá hacer la consulta a la gerencia de Operaciones.

### **33.3. REQUERIMIENTOS PARA BUQUES PESQUEROS (REEFERS/ATUNEROS)**

Toda embarcación que se encuentre en maniobra de descarga deberá cumplir con los siguientes requisitos de seguridad:

- Cerrar el circuito de amoníaco en las cubas que se van a descargar
- Hacer vacío en las tuberías de las cubas que se van a descargar.

El no cumplimiento de esta disposición se considerará como una FALTA GRAVE.

### **33.4. REQUERIMIENTOS DE DESOCUPACIÓN DE MUELLES PARA BUQUES**

Cualquier buque que se niegue a desocupar el muelle luego de completada la operación programada, a solicitud del Gerente de Operaciones, pagará una multa que consista en un recargo porcentual de 20 a 50% de la tarifa, a fijar por TPM S.A., sobre la tarifa de muellaje, por cada hora o fracción transcurrida sin abandonar el muelle, comenzando el computo dos horas después del aviso permanente

### **33.5. LIMPIEZA DEL MUELLE**

Será responsabilidad de cada agencia naviera y operador portuario de carga 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 operador portuario de carga deben estar obligatoriamente al arribo y al zarpe de cada buque, a fin de que en conjunto con el

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 81/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

encargado de operaciones se establezca claramente la condición en la cual se recibe y se entrega al muelle.

En caso de existir novedades en la entrega/recepción, informará al Gerente de Operaciones a fin de que se determine la sanción correspondiente.

En el caso de cargas que produjesen adherencias al suelo, oleosas o no, estas deberán ser eliminadas, dejando el piso en condiciones de seguridad adecuada para el trabajo de las personas y equipos, así como para recibir cualquier carga o envase.

El transporte y el destino final de los residuos retirados del Terminal Internacional 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 Terminal Portuario de Manta se ve obligado a la limpieza del muelle, la agencia naviera o representante del buque, deberá pagar a ésta, en la forma que se establezca al costo real de los mismos y la sanción que corresponda.

### **33.6. SOLDADURA A BORDO, ENCENDIDO DE FUEGOS Y OBJETOS CANDENTES**

Los trabajos de soldadura eléctrica u oxiacetilénica y de otras tareas que involucren llamas o polución de calor en los muelles, los buques atracados a ellos o abarloados a otros atracados o dentro de los depósitos portuarios, solo podrán ser realizados con autorización escrita previa de la Capitanía del Puerto de Manta.

El trabajo en caliente fuera de los espacios principales de máquinas se debe permitir solamente de acuerdo con las regulaciones nacionales o internacionales prevalecientes y/o bajo aprobación de la Subsecretaría de Transporte Marítimo y Fluvial, y debe estar conforme a las restricciones del permiso de operaciones de trabajo en caliente a bordo.

Para realizar este tipo de trabajo el armador, naviera o capitán como representantes, contratarán operadoras calificadas para dicho trabajo, o personal calificado debidamente autorizado por la Subsecretaría de Transporte Marítimo y Fluvial.

La operadora calificada, armador y/o agencia deberá tramitar en el Área de Operaciones de TPM S.A. el permiso de trabajo respectivo para la ejecución de este tipo de actividad. El área de Seguridad Industrial de TPM S.A. supervisará el

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 82/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

cumplimiento de este requisito y paralizará el trabajo cuando la embarcación no cuente con el mismo.

El buque deberá tener listo junto al soldador un extintor y cualquier ítem adicional para combatir incendios, en caso de ocupar más de dos soldadores debe tener una persona lista con extintor, lo cual será comprobado por Terminal Portuario de Manta, por intermedio del personal de seguridad y protección, y verificará que se cuente con la autorización de la Subsecretaría de Transporte Marítimo y Fluvial para la realización de estos trabajos.

Después de concluir los trabajos en caliente el buque y/u operador portuario deberá designar un guarda de incendios quien completará un periodo de 60 minutos de inspección continua para detectar y extinguir cualquier tipo de fuego, posterior deberá inspeccionar el área por lo menos una vez cada treinta minutos para completar un período total de vigilancia de tres horas (180 minutos).

Queda prohibida la realización de maniobra de abastecimiento de combustible, mientras se realicen trabajos en caliente en los buques.

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

Lo anterior es sin perjuicio de la competencia y de las sanciones que pueda imponer la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

Todo trabajo dentro del buque es responsabilidad del buque, y de existir un problema resolverlo es facultad de la autoridad marítima

### **33.7. TRABAJOS EN SISTEMAS DE ENFRIAMIENTO CON GASES (AMONIACO, FREON U OTROS) EN BUQUES PESQUEROS**

Para trabajos en sistemas de refrigeración con gases (amoniaco, freón u otros), los buques atracados dentro de las facilidades portuarias solo podrán ser realizados con autorización escrita previa de la Capitanía del Puerto de Manta, cumpliendo los respectivos permisos y la entrega de documentación pertinente, de planes de prevención, contingencias y procedimientos, de acuerdo con los procesos que demande la Capitanía del Puerto de Manta.

El trabajo en sistemas de refrigeración con gases (amoniaco, freón u otros), en la sala de máquinas, compresores, serpentines, túneles de las válvulas de apertura/cierre de amoniaco, cubas u otros espacios en donde se pueda almacenar este tipo de gases, se debe permitir solamente, bajo las medidas de seguridad correspondiente, controlando la atmosfera de trabajo, así como el uso de Equipo de Protección Personal correspondiente, bajo aprobación de la Capitanía del Puerto de

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 83/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

Manta, y debe estar conforme a las restricciones del permiso de operaciones de trabajo en sistemas de refrigeración con gases (amoniaco, freón u otros).

Para realizar este tipo de trabajo el armador, naviera o capitán como representantes, verificarán que el personal cuente con las competencias para el efecto (conocimiento de manipulación de gases, procedimientos de evacuación y contingencias)

El armador y/o agencia, técnico responsable de la embarcación, deberá tramitar en el Área de Sistemas Integrados de Gestión de TPM S.A. el permiso de trabajo respectivo para la ejecución de este tipo de actividad. El área de Sistemas Integrados de Gestión de TPM S.A. supervisará el cumplimiento de este requisito y paralizará el trabajo cuando la embarcación no cuente con el mismo.

El buque deberá tener disponible en el área de trabajo, mascarillas con filtros para amoniaco o equipo de respiración autónomos y monitorear constantemente la atmosfera de trabajo, lo cual será comprobado por Terminal Portuario de Manta, por intermedio del personal de seguridad industrial, y verificará que se cuente con la autorización de la Capitanía del Puerto de Manta, para la realización de estos trabajos.

El armador y/o agencia, técnico responsable de la embarcación, se compromete a cumplir con lo estipulado en el Acta de responsabilidad para trabajos en sistemas de refrigeración con gases (amoniaco, freón u otros), emitida por TPM S.A.

Queda prohibida la realización de trabajos en sistemas de refrigeración con gases (amoniaco, freón u otros) mientras el buque esté abarloado o tenga una embarcación abarloada, bajo ningún concepto podrá mezclarse los trabajos en sistemas de enfriamiento con gases (amoniaco, freón u otros), con trabajos de soldadura, con la descarga de la pesca, avituallamiento o con cualquier otra maniobra que pueda elevar el riesgo del trabajo.

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

Lo anterior es sin perjuicio de la competencia y de las sanciones que pueda imponer la Capitanía del Puerto de Manta.

Todo trabajo dentro del buque es responsabilidad del buque, y de existir un problema resolverlo es facultad de la autoridad marítima

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 84/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

### **33.8. FUMIGACIONES**

Cuando se requiera la fumigación de un área portuaria, los responsables deberán entregar un preaviso, con seis días de anterioridad para su aprobación. La solicitud será presentada ante el Gerente de Operaciones y unidad de seguridad.

En la solicitud 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 comprometerá 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 seguridad, debiendo seguirse sus indicaciones en cuanto a la señalización de las actividades y su zona de influencia.

En caso de provocarse un evento de urgente necesidad de fumigación, solicitada por las autoridades sanitarias, el jefe de Seguridad notificará a la Capitanía del Puerto, para proceder de inmediato a la fumigación.


Sin perjuicio de lo anterior, se realizará investigación 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 grave.

Para prevenir el ingreso de roedores es obligación de los buques portar en los cabos de amarre las rateras.

### **33.9. CONTAMINACIÓN DEL ÁREA PORTUARIA, BASURA Y DESPERDICIOS**

Sin perjuicio de que Terminal Portuario de Manta establezca los oportunos mecanismos para limpieza y recogida de residuos y de la responsabilidad de quienes operan en los muelles, todos los implicados en la actividad portuaria deberán respetar los contenidos del Convenio Internacional para la Prevención de Contaminación de los Buques (MARPOL), en especial los siguientes:

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 85/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

En cumplimiento del 1 del Convenio MARPOL, el agente naviero del buque que desee deshacerse de desperdicios aceitosos debe solicitar la descarga a la o las empresas autorizadas por Terminal Portuario de Manta al efecto.

Al inicio de las operaciones de vaciado debe ser informado previamente al control de Operaciones, Capitanía del Puerto y unidad de seguridad por la agencia naviera o armadores.

El V del Convenio MARPOL requiere que existan facilidades de recepción disponibles para aquellos buques que expresen, con anticipación, la necesidad de retiro de los desperdicios generados en él.

Para poder cumplir los requerimientos marítimos y de comercio a través del Terminal Internacional, deberá disponer de una lista autorizada de empresas idóneas, autorizadas 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.

Los operadores portuarios calificados, deberán marcar los recipientes de comida con el nombre de la empresa operadora a quien corresponde. Una vez terminada su hora de lunch, éstos deberán retirar los recipientes y llevarlos a depósitos de desechos de basura fuera de las instalaciones portuarias.


Los desperdicios orgánicos deben ser manejados en medios considerados idóneos por la sanidad vegetal y animal marítima. La autorización 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.

### **33.10. EVACUACIÓN DE AGUAS SERVIDAS**

La evacuación de aguas servidas de cualquier tipo en el recinto portuario, de acuerdo con el IV anexo del Convenio MARPOL 73/78, está estrictamente prohibida y será considerada como una falta grave.

Lo anterior es sin perjuicio de la competencia y de las sanciones, que Capitanía del Puerto en las aguas jurisdiccionales, pueda imponer.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 86/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

### **33.11. OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES DE SERVICIOS CONEXOS EN EL RETIRO Y DESALOJO DE LAS AGUAS RESIDUALES**


- a) Todo operador de Servicios conexos que realice la actividad de retiro y disposición final de aguas residuales de las embarcaciones, deberán estar debidamente regularizados y contar con los permisos ambientales correspondientes.
- b) Los operadores portuarios que laboren con el retiro, transportación y disposición final de desechos peligrosos y no peligrosos, dentro de la Instalación Portuaria, deberán sujetarse a lo que dispone el Reglamento al Código Orgánico del Ambiente, enfáticamente dentro de sus art 420 y 422.
- c) El operador portuario de Servicios conexos que realice la actividad de retiro de aguas residuales deberá reportar mensualmente a Terminal Portuario de Manta, dentro de los primeros 3 días del mes siguiente, con evidencias de toda la información de fechas de recolección, transportación, cantidad y lugar de la disposición final de las aguas residuales, utilizando formato proporcionado por TPM S.A.
- d) El incumplimiento a lo dispuesto en los literales anteriores, será catalogado como una falta muy grave al Régimen Sancionador del presente Manual de Servicios, sin perjuicio de las acciones legales que la autoridad ambiental competente pueda iniciar por la sanción cometida.

### **33.12. DESCARGA DE LASTRE O DESPERDICIOS**

La descarga de lastre, líquidos de sentinas, desperdicios, basura, escombros o cualquier tipo de residuos en las aguas de las zonas portuarias, canales de las instalaciones portuarias, están estrictamente prohibida y se considerará infracción muy grave.

Para realizar estas operaciones deberá contactarse directamente con Terminal Portuario de Manta y, en su caso, con las empresas especializadas contratadas para el bombeo de aceite o fango, recolección de basura o desperdicios sólidos y actuar según las disposiciones del Convenio MARPOL.

Terminal Portuario de Manta controlará el incumplimiento de esta disposición e informará y sancionará como falta grave si la infracción se comete dentro de las áreas operativas del Terminal Internacional.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 87/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

### **33.13. AVERÍAS, DAÑOS Y PERJUICIOS**

Se tomarán todas las medidas precisas para no ocasionar daños o sustracciones en las obras, instalaciones, equipos, útiles, efectos, materiales o mercancías existentes en la zona portuaria.

Cuando se produzcan daños a las obras, utillaje o instalaciones del Terminal Internacional, TPM tendrá derecho a resarcirse de los gastos que origine la reparación y al demérito que sufra el bien dañado, así como de los perjuicios ocasionados.

### **33.14. DAÑOS OCASIONADOS POR LOS BUQUES**

Cuando un buque produzca desperfectos a las obras, material o instalaciones del Terminal Internacional, la jefatura de infraestructura de TPM, procederá con toda urgencia a valorar la reparación de los mismos (un máximo de 15 días se presenta proforma de costos) y exigirá del armador del buque, directamente, o por mediación de su agencia o capitán, el depósito o garantía del importe provisional de la valoración.

Si este depósito no fuese efectuado, o no se constituyese en tiempo y forma la garantía indicada, se dará cuenta a la Autoridad Marítima para que no se permita la salida del buque mientras sus armadores o agentes no hayan cancelado los valores adeudados o se hará efectiva la póliza de seguro.


Si no fuera necesario reparar los desperfectos o ello tuviera que realizarse en fecha posterior, la jefatura de infraestructura de TPM, practicará una valoración detallada, la cual se entenderá definitiva.

La declaración de no responsabilidad personal por Autoridad Marítima no exime a los armadores de los buques del abono de los citados gastos de reparación, bien directamente o a través de sus entidades aseguradoras.

La agencia naviera o armador que solicito el muelle responderá, en todo caso, de estos daños.

### **33.15. DAÑOS OCASIONADOS EN TIERRA**

Cuando los daños o desperfectos se produzcan en tierra por personas, vehículos, maquinaria o similares o como consecuencia de defectos en la vigilancia, operación o conservación de instalaciones, la jefatura de infraestructura, procederá a realizar una valoración aproximada de los mismos, comunicándose a los causantes o a los subsidiariamente responsables, para su pago, sin perjuicio de las reclamaciones que procedan.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 88/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

Si no fuera necesario reparar los desperfectos o éstos tuviesen que realizarse en fecha posterior, se practicará una valoración detallada que se entenderá definitiva.

### **33.16. MERCADERÍAS PELIGROSAS**

Se considerarán mercaderías peligrosas aquellas que cumplen la descripción del Código Internacional de Mercaderías Peligrosas de la OMI y las que específicamente se declaren como tales por TPM S.A.

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.

Las especificaciones para la manipulación, transporte y almacenamiento de este tipo de mercaderías se encuentran descritas en el Manual de Patios GOP-TPA-MA-001 (CAPITULO XIV).

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 89/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

## CAPITULO IV

### 34. INGRESOS

#### 34.1. CARGA PARA EXPORTACIÓN

Para el ingreso de la Carga de Exportación el transportista debe presentar en las garitas de control de acceso, la siguiente documentación:

- AISV
- DAE (Declaración Aduanera de Exportación) / o Autorización del SENA E.
- Guía de remisión.
- En caso de carga refrigerada debe presentar la carta de temperatura del contenedor.
- Licencia del Conductor

En el caso del ingreso de carga peligrosa (IMO) que no tenga la rotulación correspondiente o este incompleta, se notificará del particular a la Agencia Naviera y Terminal Portuario de Manta procederá con la colocación del mismo, servicio que se facturará conforme a la tarifa correspondiente.

#### 34.2. CONTENEDORES VACÍOS DE REMISIÓN

Para el ingreso de Contenedores vacíos el transportista debe presentar en las garitas de control de acceso, la siguiente documentación:

- EIR del Depósito, el cual debe indicar el número del contenedor, booking y las observaciones del contenedor si las hubiere.
- Credencial licencia de conducir

### 34.3. SALIDA

#### 34.3.1. CARGA DE IMPORTACIÓN

Para la salida de la carga de importación el transportista debe presentar en las garitas de control de acceso, la siguiente documentación:

- Autorización de Salida de Carga emitida por Terminal Portuario de Manta – “Pase Puerta”
- Credencial emitida por Terminal Portuario de Manta

Toda salida de carga es registrada en el sistema informático de la SENA E.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 90/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

#### **34.4. DE LA FACTURACIÓN**

Los servicios realizados por Terminal Portuario de Manta serán pagados en dólares de los Estados Unidos de América, para lo cual emitirá la respectiva factura a los clientes en la que se cobrarán los impuestos permitidos y exigidos por ley.

Las facturas deberán ser pagadas dentro de los plazos a convenir entre Terminal Portuario de Manta y los clientes, así como la forma de pago (cheque certificado, depósito o transferencia).

Toda factura vencida se considerará impaga, y en este caso Terminal Portuario de Manta podrá disponer de la suspensión de los servicios al cliente hasta que se cancelen los valores adeudados; en caso de no pago se procederá a ejecutar las pólizas de garantía que están a favor de TPM.

En caso de no pago, TPM se reserva el derecho de suspender los servicios a las empresas relacionadas a cargo del mismo representante legal.

El no pago de las facturas en el plazo establecido, devengará el máximo interés legal por mora permitido por la Superintendencia de Bancos.


Terminal Portuario de Manta podrá solicitar a los usuarios con crédito, una garantía bancaria con pago a la vista de acuerdo al monto de facturación mensual de los mismos que garantice el pago de las facturas en mora por servicios prestados.

#### **34.5. REQUERIMIENTOS EXIGIDOS PARA LOS TRÁMITES**

##### **34.5.1. IMPORTACIÓN**

Para los trámites de Importación Terminal Portuario de Manta exigirá en las ventanillas de atención de Facturación y Control Aduanero la siguiente documentación / información:

- El número de la Declaración Aduanera de Importación (DAI)
- Para trámites con Autorizaciones del SENA mediante actos administrativos, se debe presentar una copia del documento.
- Original de la Carta de Autorización de Salida (CAS) o transmisión electrónica de la misma.
- Copia del Conocimiento de Embarque (BL)

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 91/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

- Datos de la empresa de transporte o nombre del conductor y placa del vehículo que realizará el retiro, para la respectiva emisión de la Autorización de Salida de Carga de Terminal Portuario de Manta - “Pase Puerta”.

Cabe indicar que, para el retiro de la carga, Facturación y Control Aduanero entregará al Agente de Aduana o persona autorizada por el Importador a realizar los trámites de Autorización de Salida de Carga de Terminal Portuario de Manta - Pase de Puerta, el cual es el único documento habilitante y autorizado por el SENA E para la salida de la carga.

Antes de la emisión del Pase de Puerta el cliente debe indicar en las ventanillas de atención del Dpto. de Facturación y Control Aduanero, el nombre del transportista, con cédula de identidad y el número de la placa del vehículo o en su defecto el nombre de la Empresa Transportista que retirará las mercancías dentro de Terminal Portuario de Manta.

Para los casos de Desaduanamientos Directos (DD) o Despachos Anticipados (DAI), el cliente debe presentar la Providencia o DAI correspondiente en la Gerencia de Operaciones donde se programará la operación y posteriormente deberá acercarse al Dpto. de Facturación, para lo cual se deberán tomar en cuenta los siguientes aspectos:

- Se emitirá la factura al cliente por las mercancías solicitadas, previo al arribo de la nave, una vez que la agencia naviera haya enviado de manera electrónica, la información de descarga del buque.
- Si el trámite incluye un aforo o inspección física, solicitada por el SENA E, se entregarán el/los Pases de Puerta una vez haya sido finalizada la operación y que no se reporten novedades.

### **34.5.2. EXPORTACIÓN**

Para los trámites de Exportación Terminal Portuario de Manta exigirá en las ventanillas de atención del Dpto. de Facturación o por correo electrónico la siguiente documentación / información:

- Número de booking o contenedores a embarcar.
- El pago realizado para el embarque de las mercancías, máximo 12 horas antes del atraque de la nave.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 92/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

- Para trámites con Autorizaciones del SENA E mediante actos administrativos, se debe presentar una copia del documento.

Cabe indicar que las cargas a exportarse pueden tener inspecciones solicitadas por las autoridades competentes:

#### **34.5.2.1.INSPECCIONES SOLICITADAS POR LA POLICÍA ANTINARCÓTICOS (PAN), QUE PUEDEN SER PROGRAMADAS**

Para inspecciones físicas solicitados por la PAN, se procederá a recibir la notificación formal por parte de la Policía Nacional Antinarcóticos, tanto para realizar la operación como para la autorización de embarque de las unidades. Si las mercancías no han sido inspeccionadas y Terminal Portuario de Manta no ha recibido la autorización correspondiente por parte de la Autoridad, las mismas no serán consideradas para el embarque.

#### **34.5.2.2.INSPECCIONES SOLICITADAS POR EL SENA E**

Para inspecciones físicas solicitados por el SENA E, se procederá a recibir la notificación formal por parte del funcionario del SENA E tanto para realizar la operación como para la autorización de embarque de las unidades. Si las mercancías no han sido inspeccionadas y Terminal Portuario de Manta no ha recibido la autorización correspondiente por parte de la Autoridad, las mismas no serán consideradas para el embarque.

#### **34.5.2.3.CONTENEDORES CON RETRASO EN LLEGADA AL TERMINAL INTERNACIONAL**

Todo contenedor que llegue con más tiempo del estimado desde su punto de partida (detallado en AISV) será inspeccionado por la Unidad de Antinarcóticos.

#### **34.6. OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES PORTUARIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE (OTT)**

Los operadores portuarios de Transporte Terrestre que efectúan sus operaciones al interior de la Instalación Portuaria, más allá de la documentación en regla que deben de mantener, se sujetarán también a lo siguiente:

- a) Los OTT deberán comunicar obligatoriamente todos los cambios en su persona, pudiendo ser sin limitarse, desvinculaciones de sus trabajadores, contrataciones, cambios en choferes, entre otros, para proceder a realizar los

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 93/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

respectivos cambios en la información que maneja el Departamento de accesos de TPM S.A.

- b) Este aviso debe darse a través de los correos [mgarcia@tpm.ec](mailto:mgarcia@tpm.ec); [accesos@tpm.ec](mailto:accesos@tpm.ec) o a los que defina TPM S.A.
- c) En caso en que los OTT hagan caso omiso a lo dispuesto en los apartados anteriores a) y b), se lo considerará como una falta grave y se procederá a ejecutar el Régimen sancionador del presente Manual de Servicios, que contempla inclusive sanción pecuniaria.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 94/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

## **CAPITULO V**

### **35.DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS**

El presente capítulo describe los servicios asociados a la operación indicando las actividades y recursos que se utilizan.

#### **35.1. USO DE MUELLES POR LAS NAVES**

Este servicio consiste en el uso de los muelles, delantal e instalaciones de un sitio de Terminal Portuario de Manta para la atención de una nave, embarcación o artefacto naval solicitado por parte de los Armadores, Agentes de Naves o sus representantes.

#### **35.2. TRANSFERENCIA DE VEHÍCULOS**

Es el conjunto de actividades de estiba o desestiba, trinca o destrinca, embarque o desembarque, transporte interno, almacenamiento, emisión de documentos de recepción o despacho de vehículos, incluyendo su administración y gestión e incluirán todos los recursos y actividades necesarias para la prestación de dichos servicios.

#### **35.3. TRANSFERENCIA DE CONTENEDORES LLENOS (SHIP TO GATE)**

Es el conjunto de actividades de estiba o desestiba, trinca o destrinca, embarque o desembarque, transporte interno, almacenamiento, emisión de documentos de recepción o despacho de contenedores llenos, incluyendo su administración y gestión e incluirán todos los recursos y actividades necesarias para la prestación de dichos servicios.

#### **35.4. TRANSFERENCIA DE CARGA GENERAL (SHIP TO GATE)**

Es el conjunto de actividades de estiba o desestiba, trinca o destrinca, embarque o desembarque, transporte interno, almacenamiento, expedición de documentos de recepción o despacho de carga general, incluyendo su administración y gestión e incluirán todos los recursos y actividades necesarias para la prestación de dichos servicios.

#### **35.5. TRANSFERENCIA DE CONTENEDORES VACÍOS**

Es el conjunto de actividades de estiba o desestiba, trinca o destrinca, embarque o desembarque, transporte interno, almacenamiento, emisión de documentos de recepción o despacho de contenedores vacíos, incluyendo su administración y

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 95/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

gestión e incluirán todos los recursos y actividades necesarias para la prestación de dichos servicios.

### **35.6. SERVICIO DE ALMACENAMIENTO**

El almacenaje se clasifica para carga en contenedores, carga general en patios, carga general no Contenerizada en bodegas.

Terminal Portuario de Manta podrá reparar los bultos en mal estado, por cuenta y orden del armador o su representante o del consignatario, y realizará, si es preciso el reembalaje en bolsas u otros receptáculos debidamente sellados, cuidando que las marcas y demás señas que identifican el bulto sean visibles a simple vista. Terminal Portuario de Manta expedirá un documento formal cuando se reciba la carga, el que deberá ser firmado tanto por quien reciba como por quien entregue.

La mercancía peligrosa (IMO) no será descargada si previamente el consignatario o su representante no han cumplido con todos los requisitos exigidos por las autoridades pertinentes.

Terminal Portuario de Manta determinará el lugar en que deba almacenarse la carga y no tendrá responsabilidad cuando por falta o insuficiencia de información y/o rotulación (para cargas IMO), la misma causare daño a personas, instalaciones u otras cargas; en cuyo caso el consignatario/ embarcador/ líneas navieras/ Consolidadoras/Desconsolidadoras y/o el representante deberá asumir toda la responsabilidad y costos que esto genere.


Terminal Portuario de Manta se reserva el derecho de aplicar las acciones legales correspondientes.

El plazo máximo de permanencia de la carga en el depósito temporal será el establecido en la legislación aduanera.

Para el retiro de las cargas el agente de aduanas o su representante debidamente acreditado, deberá presentar en Terminal Portuario de Manta los documentos aduaneros respectivos autorizados por la SENAE.

### **35.7. REESTIBA DE CONTENEDORES**

- 35.7.1. **REESTIBA VÍA MUELLE:** Este servicio consiste en un conjunto de actividades operativas y de recursos necesarios para el reordenamiento de la carga que por razones operativas se hace necesario movilizarla desde el interior de la nave hasta el muelle y

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 96/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

posteriormente desde el muelle hasta la nave, cuyo desembarque final no es el Terminal Internacional de Manta, la expedición de los documentos que dejan constancia de la nueva ubicación o planos de estiba, incluyendo su administración y gestión, e incluirán todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dichos servicios.

35.7.2. **REESTIBA ABORDO:** Este servicio consiste en un conjunto de actividades operativas y de recursos necesarios para el reordenamiento de la carga que por razones operativas se hace necesario movilizar a bordo de la nave. Este servicio variará de acuerdo con las condiciones de carga, es decir contenedores llenos o vacíos.

### 35.8. PESAJE DE VEHÍCULOS

Se entenderá por tal el conjunto de las actividades de pesaje, mediante romana o báscula debidamente calibrada, de camiones u otro vehículo de transporte, con o sin carga, y la expedición de los documentos que dejan constancia o certifican del peso registrado, incluyendo su administración y gestión, e incluirán todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dichos servicios.

### 35.9. CONSOLIDACIÓN Y DESCONSOLIDACIÓN DE CONTENEDORES

El servicio de consolidación de contenedores consiste en disponer las acciones operativas y recursos necesarios para el llenado, estiba y trincado, de cualquier tipo de carga en un contenedor, e incluirá la emisión de los documentos que dejan constancia de la operación, este servicio en su generalidad consiste en:

- Disponer de un área dentro del recinto portuario para efectuar estas operaciones
- Se receptará la carga en el área establecida, previo al inicio de la operación siempre y cuando haya cumplido las formalidades de ley.
- Debe incluir el personal y equipos suficientes para llenar el contenedor y trincar la carga en su interior.

El servicio de desconsolidación de contenedores consiste en el conjunto de las actividades de destrincado, desestiba y vaciado, de cualquier tipo de carga que se encuentre en el interior de un contenedor, e incluirá la emisión de los documentos que dejan constancia de la operación, este servicio en su generalidad consiste en:

- Disponer de un área dentro del recinto portuario para efectuar estas operaciones.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 97/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

- Con relación de mercancía desconsolidada, en caso de entrega directa se puede entregar la carga sobre plataforma del camión del consignatario, o en caso de entrega indirecta, la mercancía ingresará a bodega para su almacenamiento.
- Se receptorá el contenedor en el área establecida, previo al inicio de la operación siempre y cuando haya cumplido las formalidades de ley.
- Debe incluir el personal y equipos suficientes para vaciar el contenedor Corte/ retiro de sellos de seguridad a los contenedores.

### **35.10. CONEXIÓN Y ENERGÍA A CONTENEDORES REFRIGERADOS**

Este servicio consiste en la conexión y desconexión de contenedores refrigerados a una fuente de energía, suministro de energía eléctrica y monitoreo, incluyendo la expedición de los documentos que dejan constancia de la operación, su administración y gestión, y todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dichos servicios

35.10.1. **SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA:** Consiste en el suministro de energía eléctrica a contenedores refrigerados.

### **35.11. OPERACIONES PARA AFORO O INSPECCIONES DE MERCANCÍAS.**

Este servicio consiste en proporcionar las facilidades necesarias para la inspección física de la mercancía por parte de los dueños de la carga, sus representantes o de las Autoridades correspondientes y comprende equipos, personal, y áreas necesarias para realizar la operación. El interesado deberá solicitar este servicio firmando la solicitud de servicio respectiva, cuando este no sea el resultado de una imposición de las Autoridades.

### **35.12. PORTEO**

Transporte interno o porteo: Se entenderá por tal cualquier traslado o transporte, incluyendo acopio o desacopio, estiba o desestiba en patios o bodegas, de carga general o contenedor realizada al interior del Terminal, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dicho servicio.

### **35.13. RECEPCIÓN Y DESPACHO DE CONTENEDORES**

Servicio de recepción Contenedores: Es la acción de tomar contenedores medidas ISO desde un medio de transporte terrestre, trasladarla y colocarla en su lugar de

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 98/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

almacenamiento o acopio incluyendo todos los recursos necesarios para la prestación de dichos servicios.

Servicio de despacho Contenedores: Significa tomar los contenedores medida ISO desde su lugar de almacenamiento o acopio trasladarla y colocarla sobre un medio de transporte terrestre incluyendo todos los recursos necesarios para la prestación de dichos servicios. El aseguramiento o trincado de los contenedores sobre el medio de transporte será responsabilidad del transportista designado por el cliente final.

Terminal Portuario de Manta recibirá o entregará los contenedores a través de las garitas habilitadas, donde emitirá el documento de traspaso de responsabilidades denominado EIR, en el cual se procederá a indicar el estado de la unidad al momento del intercambio.

No se permitirá ingresar cargas peligrosas a las instalaciones portuarias, que, estando manifestados como tal en el sistema, no traigan los rótulos correspondientes (uno por lado del contenedor).

Si en garita se encontrare que alguno de estos contenedores le faltare algún rótulo, Terminal Portuario de Manta informará a la Agencia Naviera y enviar al contenedor directamente a zona de inspección. Agencia o cliente pagaran el servicio de puesta de rótulos a facturación (programación de servicio).

#### **35.14. RECEPCIÓN Y DESPACHO DE CARGA GENERAL**

Servicio de recepción Carga General: Es la acción de tomar la carga general desde un medio de transporte terrestre, trasladarla y colocarla en su lugar de almacenamiento o acopio incluyendo todos los recursos necesarios para la prestación de dichos servicios.

Servicio de despacho de Carga General: Significa tomar la carga general desde su lugar de almacenamiento o acopio trasladarla y colocarla sobre un medio de transporte terrestre incluyendo todos los recursos necesarios para la prestación de dichos servicios. El aseguramiento o trincado de las cargas sobre el medio de transporte será responsabilidad del transportista designado por el cliente final.

Terminal Portuario de Manta recibirá o entregará las cargas en el lugar de almacenaje, donde emitirá el documento de traspaso de responsabilidades denominado acta de entrega/recepción, en el cual se procederá a indicar el estado de la carga al momento del intercambio.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 99/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

No se recepcionarán mercancías con su embalaje o continente deficiente, dañado o en mala condición.

Ninguna carga de clase IMO podrá ingresar a Terminal Portuario de Manta sin estar rotulada. A requerimiento del Cliente se podrá ejecutar el servicio de etiquetado para Contenedor IMO o Bultos IMO que consiste en la colocación de rótulos respectivos de acuerdo con el código IMO.

Toda carga general que se reciba tanto para exportación como para importación debe venir etiquetada con información suficiente para su correcto almacenaje de acuerdo con los estándares internacionales.

#### **35.15. TRASLADO**

Consiste en la operación aduanera mediante la cual se transporta mercancías bajo control y potestad del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, de un punto a otro dentro del territorio aduanero ecuatoriano.

#### **35.16. USO DE FACILIDADES DE REMOLCADORES**

Este servicio consiste en poner a disposición a los operadores de remolcadores, la infraestructura y facilidades para la prestación de sus servicios a las naves que arriben a la terminal.

Los remolcadores utilizarán para su permanencia en la Terminal, exclusivamente los muelles habilitados para este efecto.

#### **35.17. USO DEL SERVICIO DE ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE A EMBARCACIONES**

Dentro de los servicios y facilidades portuarias que ofrece TPM S.A., se encuentra el abastecimiento de agua potable a las embarcaciones que arriban a los muelles internacionales. El desarrollo del este tipo de servicio se encuentra establecido dentro del Manual de Muelles de TPM S.A. (GOP-TMU-MA-001) en su capítulo VI


#### **35.18. DE LOS RECURSOS UTILIZADOS**

Para los servicios que brinda Terminal Portuario de Manta, se dispondrá de los siguientes recursos:

- Personal de Supervisores especializados en la coordinación de las operaciones de carga general, carga en contenedores, vehículos, etc.
- Operadores de equipos especializados.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 100/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

- Cuadrillas de estibadores para las actividades de las operaciones que conforman los distintos servicios.
- Los accesorios y la utilería adecuada para las operaciones de los distintos tipos de carga.
- Infraestructura adecuada para la operación y almacenamiento de la carga.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 101/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

## CAPITULO VI

### 36. PROCEDIMIENTO PARA LA APLICACIÓN DE SANCIONES

#### 36.1. OBJETIVO

Establecer Los lineamientos para la aplicación de sanciones, cuando existen incumplimientos a las directrices establecidas dentro del presente Manual de Servicios.


#### 36.2. ALCANCE

- Es aplicable a todas las categorías de operadores portuarios calificados por TPM S.A.
- El régimen sancionador del presenta Manual de Servicios también será aplicable para Agencias Navieras, Armadores Pesqueros y Consignatarios que cometan infracciones que vayan en contra de lo estipulado en el presente documento.

#### 36.3. DESCRIPCION DE MULTAS APLICABLES DE ACUERDO CON EL REGIMEN SANCIONADOR

*Teniendo como base las sanciones estipuladas en el Reglamento de Operaciones de Autoridad Portuaria de Manta; Terminal Portuario de Manta determina las siguientes multas dependiendo del tipo de infracción cometida, previo un proceso de verificación y derecho a la defensa del infractor, quedando a discreción de TPM S.A. la aceptación o no acorde a los documentos justificativos y/o las Leyes y Normas que sean aplicables en nuestro País.*

INFRACCIONES	MULTAS	OBSERVACION
LEVES	Entre USD\$ 500,00 a 2.500,00 dólares	Con o sin suspensión temporal de actividad de la o las personas naturales o jurídicas, por un plazo máximo de siete (7) días.
GRAVES	Entre USD\$ 2.501,00 a 5.000,00 dólares	Con o sin suspensión de actividades de la o las personas naturales o jurídicas, por un plazo máximo de seis meses (6) y con o sin inhabilitación temporal o pérdida de la concesión,

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 102/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13


		autorización o permiso, en su caso, con igual límite de tiempo.
<b>MUY GRAVES</b>	Desde USD\$ 5.001,00 en adelante	Con o sin suspensión de actividades de la o las personas naturales o jurídicas, por un plazo máximo de seis meses (6) y la inhabilitación o pérdida de la concesión, autorización o permiso, en su caso, por un período entre 6 meses y 5 años.
En casos de especial gravedad o reincidencia en este último grado, previo informe y resolución de Terminal Portuario de Manta en el que se deja sin efecto el contrato firmado, la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial impondrá la suspensión de la matrícula de operador portuario, con lo que se impedirá las actividades en todos los puertos de las personas naturales o jurídicas infractoras. Además, se podrá imponer la pérdida de la concesión o permiso, en forma definitiva.		

#### **36.4. OTRAS SANCIONES APLICABLES TPM S.A.**

Las siguientes infracciones, serán consideradas también por Terminal Portuario de Manta, como MUY GRAVES (Numeral 34.2). Debido a que éstas implican un paro o cese temporal de operaciones. Las mismas que serán aplicadas por las siguientes acciones:

- a) Terrorismo
- b) Huelgas, vandalismo
- c) Piratería
- d) Explosivos
- e) Armas
- f) Falsificación de: firmas, permisos o credenciales para ingreso a las instalaciones.
- g) Uso de documentos de identidad de terceros o alterados

#### **36.5. POTESTAD DE SANCIONAR, INFRACCIONES AL REGLAMENTO (TIPOS DE LAS FALTAS)**

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 103/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

La potestad sancionadora de Terminal Portuario de Manta TPM S.A. está vinculada al régimen sancionador constante en el Reglamento de Operaciones de Autoridad Portuaria de Manta y está reconocida como cláusula expresa en sus contratos y/o permiso de operación, conforme lo señala el numeral 6.1.2 de las Normas que Regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador 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 que pudiendo y debiendo ser previstas por el infractor, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las disposiciones de este reglamento, o de las ordenes legítimas de los funcionarios de TPM S.A., sin perjuicio de las que esta institución pueda tipificar en las normas complementarias de este reglamento.

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

a) **LEVES:**

Se consideran infracciones leves las siguientes:

- a) Presentar las solicitudes de entrada de buques con menos tiempo de 12 horas que son las exigidas;
- b) Llenar las solicitudes de entrada de buques con datos incompletos y/o incorrectos;
- c) No entregar los manifiestos de carga con anticipación debida;
- d) No efectuar el pago por los servicios de practicaje, a las empresas que presentan este servicio, en lapsos mayores de ocho días;
- e) Ocupar áreas no autorizadas por TPM
- f) Depositar contenedores vacíos fuera de los módulos asignados por más de 24 horas; y,
- g) Cuando el personal de las empresas operadoras, empresas de servicios complementarios, agencias navieras o que realicen actividades en el recinto portuario, no porten la vestimenta adecuada de seguridad, como casco, guantes, calzado, uniformes;
- h) Dejar estacionados los vehículos, maquinarias y/o equipo en lugares no autorizados por TPM.
- i) No mantener operativa la maquinaria y equipo portuario con todas las normas de seguridad industrial, como: luces delanteras, posteriores y de operación,

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 104/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

- alarma sónica lumínica de retroceso, identificación de la empresa, número de la máquina y revisión de los sellos de los sistemas hidráulicos, etc.;
- j) No mantener ética y moral entre operadores;
  - k) Desatracar el buque hasta seis horas después de lo dispuesto por Operaciones;
  - l) Desobediencia o desacato a las órdenes de los supervisores de seguridad y personal general de TPM S.A. o la interferencia en sus actuaciones o la falta de respeto a los mismos;
  - m) Defectuosa o inadecuada utilización del equipo o instalaciones portuarias en función de sus características y potencias;
  - n) Depósito de mercancías o cualquier clase de objetos sobre las carreteras y vías de circulación o de grúas, en zonas que impidan su normal utilización;
  - o) Aparcamiento de vehículos en lugares diferentes de los expresamente señalizados o autorizados para ello;
  - p) Aportación de información o datos inexactos al solicitar la designación de atraque para un buque, que puedan inducir a resoluciones inapropiadas;
  - q) Falta de comunicación y de confirmación por escrito de la entrada de un buque dentro de los plazos y en la forma señalada;
  - r) No avisar a Operaciones de la demora en la llegada y atraque de un buque, o del plazo en que deben quedar finalizadas las operaciones;
  - s) Incumplimiento con las ratas de descarga exigidas por TPM;
  - t) Realizar operaciones no autorizadas en los permisos o habilitaciones otorgadas por TPM S.A. así como Entidades reguladoras.
  - u) No adoptar los buques las medidas necesarias para evitar los riesgos de causar daños o averías a las obras e instalaciones portuarias;
  - v) Demora en la iniciación de las operaciones autorizadas, no avisada a Operaciones con antelación suficiente (2 HORAS)
  - w) Causar averías, pérdidas o deterioros a mercancías manipuladas (sin perjuicio del cobro por los daños ocasionados);
  - x) Someter a los muelles o pavimentos cargas superiores a los límites fijados;
  - y) No disponer las protecciones adecuadas para evitar deterioro de mercancías, pavimentos, obras e instalaciones;
  - z) Abandono de basura, escombros o residuos de cualquier clase en instalaciones, obras o equipos portuarios, falta de limpieza de las zonas de depósito al levantar las mercancías o cualquier hecho que afecte a la limpieza de los citados bienes;
  - aa) Retirada o intento de retirada de mercancías depositadas sin haber abonado o garantizado el pago de las tarifas, gastos o sanciones que las afecten, o sin haber sido autorizado su salida;

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 105/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

- bb) Uso inadecuado de celulares, toma de fotografías no autorizadas, usarlo mientras conducen o cualquier otro uso que ponga en vulnerabilidad las instalaciones de TPM S.A. y los usuarios en general.
- cc) Incumplimiento de órdenes o instrucciones de Operaciones y personal en quien delegue para el cumplimiento o interpretación de lo dispuesto en este Manual, y que no estuviese comprendido o especificado en otros artículos;
- dd) Movilizar embarcaciones, sin autorización, así como la ejecución de maniobras peligrosas entre los muelles, o aledaña a la infraestructura de TPM, que pueda vulnerar o afectar las instalaciones, las operaciones, las embarcaciones y las personas
- ee) Incumplimiento de las órdenes cursadas de desatraque, cambio de muelle o fondeo de un buque;
- ff) No dejar libre el atraque en el plazo fijado al finalizar las operaciones de carga o descarga de mercancías;
- gg) No permanecer en condiciones de poder desatracar, cuando así se ordene, los buques cuyo atraque se haya otorgado con esa condición, y todos los buques que transporten mercancías inflamables, explosivas o peligrosas;
- hh) Efectuar la maniobra de atraque o desatraque en condiciones que supongan peligro para las obras, instalaciones o equipo portuario, sin tomar las precauciones necesarias.
- ii) Fumar, encender fuegos o situar luces sin protección en zonas en que se manipulen o estén depositadas mercancías inflamables o explosivas;
- jj) Incumplimiento de condiciones o prescripciones establecidas en las concesiones o autorizaciones administrativas cuando suponga deterioro del dominio público, modificación esencial de la utilización permitida del mismo o de las correspondientes obras o instalaciones;
- kk) Comisión de infracción leve de la que derive una lesión menos grave para alguna persona;
- ll) Presentar denuncias indebidas en contra de funcionarios de la TPM.
- mm) No cumplir con la obligación de utilizar la vestimenta adecuada y prendas de protección acorde al tipo de actividad a realizar.
- nn) Ingresar a personal no calificado o sin matrícula a laborar dentro de la TPM
- oo) No respetar normas elementales de seguridad y operaciones, lo que incluye respetar instrucciones de la compañía de seguridad para efectos de control;
- pp) No estar debidamente aprobado y legalizado el Reglamento de Seguridad y Salud de sus estibadores;
- qq) Tener conocimiento de denuncias por escrito, que las operadoras han incumplido en la calidad de servicios por parte de los usuarios del Terminal Internacional;

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 106/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

- rr) Negarse a obedecer disposiciones de la Gerencia de Operaciones en el sentido de correrse el buque en el muelle para que atraque otro buque, ya sea por necesidad de espacio, calado o efectos de programación;
- ss) Confirmar asistencia y no concurrir a capacitaciones y charlas convocadas por TPM S.A.

**b) GRAVES:**

- a) Depositar carga peligrosa en áreas diferentes a las destinadas para tal efecto;
- b) Negarse a cumplir la orden de retiro dada por la Gerencia de Operaciones, del muelle y demás puntos críticos de la instalación
- c) Ser reincidente en no efectuar la limpieza del muelle al término de las operaciones de una nave;
- d) Colocar cualquier obstáculo que constituya impedimento para el normal uso o funcionamiento de elementos, equipos y aparatos contra incendio;
- e) Almacenar combustible o transportar cualquier producto líquido o gaseoso, derivado del petróleo, excepto aceites lubricantes, en zonas no autorizadas;
- f) La obstrucción de muelles con herramientas de operación o estiba, equipos, vehículos o cualquier material u objeto que no forme parte de la carga;
- g) Evacuar aguas servidas de cualquier tipo en el recinto portuario;
- h) Realizar reparaciones de mantenimiento a las maquinarias en áreas no autorizadas;
- i) Mal uso de credencial: No portar credencial en lugar visible, prestar credencial a otras personas u operadoras para las que no se encuentre registrado.
- j) No comunicar a TPM S.A. respecto del personal desvinculado de manera inmediata solicitando anulación y efectuando devolución de credenciales.
- k) No comunicar a TPM S.A. respecto vehículos desvinculado de manera inmediata solicitando anulación y efectuando devolución del tag.
- l) Falsificación de documentos otorgados por TPM
- m) Presentación de documentos falsos o adulterados para obtener permisos o renovación de los mismos por parte de TPM S.A.
- n) Negarse a recibir notificaciones u oficios de TPM S.A.
- o) No informar expresamente a TPM la naturaleza explosiva, inflamable o peligrosa de las mercancías que transporte o vaya a descargar un buque, o no cumplir las normas fijadas para su manipulación;
- p) Mantener atracado a un muelle un buque con peligro de hundimiento;
- q) Vertido de residuos o contaminación por un buque en espacio portuario;

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 107/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

- r) Contaminación del espacio terrestre o marítimo de la zona portuaria o, en general, del medio ambiente, del Terminal Internacional con cualquier clase de depósitos, vertido, emanaciones o ruidos, sin los tratamientos adecuados debidamente autorizados;
- s) Realización de trabajos, prestación de servicios, ejercicio de cualquier clase de actividades industriales o comerciales en la zona portuaria, sin la debida autorización;
- t) Cualquiera de las infracciones, leves o graves, definidas en los artículos anteriores, que ocasionaran lesión grave a alguna persona;
- u) Repetir una falta leve en dos operaciones;
- v) No tener la operadora el permiso actualizado del Ministerio de Salud Pública en el caso de control de plagas;
- w) No tener cualquier permiso o habilitante actualizado que le faculte a operar.
- x) No actualizar año a año las matrículas de las embarcaciones las operadoras de servicio de lanchas., la presentación es máximo hasta el 1 de abril de cada año;
- y) Tener la operadora accidentes que causen daños materiales y que a criterio de seguridad y operaciones afectan a la parte operativa y seguridad.
- z) Operar equipos de izaje o grúas en mal estado, o que no presenten concordancia a lo dispuesto en el presente Manual de Servicios en el numeral **28 (Uso de grúas dentro de la Terminal Portuaria).**
- aa) Incumplir cualquiera de las obligaciones de las Normas que regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador que constan en el Art. 8.
- bb) La Agencia naviera que no use el servicio de practica por intermedio de una operadora calificada por TPM, en las maniobras estipuladas en el presente reglamento y en la Ley, se aplicará una sanción grave y, su reincidencia dentro de un mismo año calendario se la califica como falta muy grave.
- cc) Ser reincidente en el cometimiento de daños a la propiedad de las instalaciones de TPM S.A.

**c) MUY GRAVES:**

- a) Almacenar contenedores o carga general que contenga explosivos;
- b) Intentar sobornar a funcionarios o empleados de TPM, así como a guardias de seguridad para obtener beneficios personales en forma ilícita;
- c) Realizar trabajos de soldadura eléctrica u oxiacetilénica o el ejercicio de otras actividades que involucren llamas o producción de calor en los muelles, buques o dentro de depósitos portuarios sin autorización (PERMISOS DE TRABAJOS EN CALIENTE), o el incumplimiento del acta de responsabilidad para este tipo de actividades

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 108/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

- d) Realizar trabajos en sistemas de enfriamiento con gases (amoníaco, freón u otros), sin autorización (PERMISOS DE TRABAJOS EN SISTEMAS DE ENFRIAMIENTO CON GASES (AMONIACO, FREON U OTROS), o el incumplimiento del acta de responsabilidad para este tipo de actividades.
- e) Efectuar labores de fumigación sin la autorización escrita de la Gerencia de Operaciones;
- f) Operar en el puerto sin dar las garantías a los clientes de un adecuado tratamiento de desechos sólidos y líquidos.
- g) No tener la operadora el permiso actualizado del Ministerio del Ambiente o del Municipio local en el caso de manejo de desechos sólidos y líquidos;
- h) No reportar a TPM S.A. dentro del plazo establecido la Bitácora de desalojo de aguas residuales con las evidencias de trasportación y disposición final.
- i) No informar la pérdida de mercaderías peligrosas;
- j) Ingresar a las IP, en estado etílico o bajo efectos de estupefacientes.
- k) Manejar, cargar, descargar o transportar mercaderías IMDG comerciales, clase "11" o explosivos militares sin haber efectuado la solicitud por escrito a TPM
- l) No efectuar las señales de sirena y silbato al ocurrir un incendio a bordo;
- m) Negarse a cumplir la orden del Gerente de Operaciones para la movilización de una nave, en caso necesario para facilitar la navegación o el comercio o proteger otros buques o propiedades.
- n) Fumar durante la manipulación de mercancías combustibles, uso de celular, o no adoptar las precauciones ordenadas en la prevención de incendios.
- o) Realizar purgas del sistema de refrigeración (amoníaco) mientras se encuentran en el espacio portuario u ocasionar fugas por negligencia, falta de mantenimiento y falla de operatividad.

### **36.6. DESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO PARA LA APLICACIÓN DE SANCIONES A OPERADORES Y OTROS ACTORES PORTUARIOS**

- a) Cuando una posible sanción se identifica en la revisión de un informe de inspección, informe de novedades o reporte pertinente, el personal operativo que reporta, realiza la notificación por correo a la Gerencia General y/o de Operaciones, para la revisión del caso.
- b) Dependiendo de la magnitud de la falta cometida, y el impacto en la operación, o la afectación que pudiese generar para la seguridad de la

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 109/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

- instalación y de las personas, las Gerencias podrán determinar la aplicación del régimen sancionador, aunque sea una falta cometida por primera vez.
- c) Si la falta cometida, se da por primera vez y no ha puesto en riesgo la operación, la instalación o la seguridad de las personas, la Gerencia General y/o de Operaciones, pueden determinar la aplicación de un llamado de atención, como parte del registro de un antecedente, que en lo posterior pudiera considerarse como reincidencia, en el caso de incurrir nuevamente en la misma falta, lo que se derivará en la aplicación de una sanción.
  - d) El personal técnico pertinente (Seguridad en temas de protección), Sistemas Integrados (en temas Ambientales y de Seguridad en el Trabajo), Jefatura de Terminal (en temas de operación), realizarán la notificación del llamado de atención o de la aplicación de la sanción, de acuerdo con el tipo de sanción cometida, a través de un escrito, con firma de responsabilidad de la Gerencia General y/o de Operaciones.
  - e) De ser necesario, se notificará a los entes reguladores sobre la falta cometida por el operador, para constancia de lo sucedido, en casos como derrames o afectaciones al medio ambiente muy graves, o actos que vulneren la seguridad de la instalación portuaria de manera crítica.
  - f) El escrito con firma de responsabilidad se remite al representante legal de la empresa operadora, agencia naviera y/o armador pesquero o consignatario involucrado. La empresa vinculada, remitirá el escrito con firma de recepción.
  - g) Se estipula un plazo de 10 días laborales, para receptor el descargo o impugnación con las respectivas pruebas (en caso de presentarse) e indicando las posibles causas atenuantes por parte del operador involucrado en la falta cometida, y poder considerar o no, la no responsabilidad de la empresa notificada en el caso de falta cometida. De presentarse el descargo o impugnación, la Gerencia General y/o de Operaciones, realizará en un plazo de 5 días laborales, la verificación y análisis del descargo o apelación presentado por la empresa operadora involucrada, en donde se determinará, o bien la no responsabilidad del operador, o la ratificación de la misma.
  - h) Cumplido el plazo estipulado (ver literal g) sin que se haya presentado descargo alguno, se dará por entendido la aceptación de la falta, y el área Financiera notifica a la empresa involucrada para realizar el pago correspondiente, de tratarse de una multa pecuniaria. El plazo máximo para la realización de dicho pago será de 8 días laborales.
  - i) Cumplido el plazo para efectuar el pago de la sanción establecida por TPM S.A., de no haberse realizado el mismo, se procede con el bloqueo del operador para que este no pueda efectuar sus operaciones al interior de la

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 110/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

instalación portuaria, ni tener acceso al mismo, hasta que cumpla con la sanción.

***Los fondos que se recauden por este concepto (sanciones pecuniarias) no serán parte de los ingresos de TPM S.A., sino que se consideran como fondos que son parte de la cuenta “Acreedores varios” para ser invertidos en temas de remediación ambiental, capacitaciones y toma de conciencia en temas de interés portuario.***

### **36.7. APLICACIÓN DE IMPUGNACIONES EN SANCIONES POR PARTE DE EMPRESAS INVOLUCRADAS**

- a) La empresa infractora, deberá en el plazo establecido por TPM S.A., para presentar la respectiva impugnación, notificar por escrito a la Gerencia General y/o de Operaciones, su intención de presentar las evidencias necesarias para el desistimiento de la aplicación de la sanción.
- b) La empresa involucrada, deberá adjuntar toda la información que considere pertinente, que sea aplicable y que sirva como evidencia para la consecución del levantamiento de la sanción.
- c) La Gerencia General y de Operaciones de TPM S.A., en el plazo de 5 días, realizaran la revisión de la información remitida por la empresa involucrada, pudiéndose, de ser necesario, solicitar una reunión con el representante legal de la empresa infractora.
- d) La empresa u operadora sancionada, deberá, acogerse a lo que determine el equipo encargado del análisis de la aplicación de la sanción.

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 111/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

## CAPITULO VII

### 37. OPERACIÓN DE BUQUES GRANELEROS

La Programación se la realizará 24 horas antes del ETA del buque, la Gerencia de Operaciones de TPM S.A. al momento de realizar la programación de la nave con la presencia de Agencia Naviera y consignatarios, designará el muelle para el atraque del buque, contemplando características y cantidad de carga.

Los puntos para tratarse son:

- Estadía de la nave.
- Tiempo de operación.
- Cantidad de equipos a utilizar (tolvas y cucharas de TPM).
- Cantidad de transporte que ubicará cada consignatario (descarga directa).
- Cantidad de transporte TPM (descarga con ingreso a bodegas internas).

Una vez definida la reunión de programación se coordinará entre las partes competentes, esto es, Supervisor de TPM S.A., Supervisor del Operador de carga asociado, representante del consignatario, todo lo referente a la logística y operación a realizarse, debiendo siempre mantener una comunicación fluida y constante por novedades ajenas a la operación que se llegaran a presentar.

En el caso de demoras por falta de transporte en las descargas con salida directa, TPM no será responsable por estos tiempos.

#### 37.1. EQUIPOS Y SUS CAPACIDADES

Para la atención de este tipo de buques, TPM cuenta con los siguientes equipos:

	CANTIDAD	CAPACIDAD
<b>TOLVAS</b>	8	50 m3
<b>CUCHARAS</b>	8	12 m3
<b>BAÑERAS</b>	5	42 m3
<b>PAYLOADER Komatsu WA470-6R</b>	1	6 m3

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA: 112/113</b>
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN: 13</b>

### 37.2. CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO BODEGAS PLANAS PATIO 800

Este tipo de almacenamiento se realiza de forma cubierta y cuenta con un sistema mecanizado con tolva de recepción, elevadores, transportadores y compuertas para llenado vertical en cada una de las bodegas. Los mandos se los realiza mediante un panel de control para selección de la bodega a llenar.

Estas bodegas cuentan con la facilidad de realizar la recepción sin utilizar el mecanizado, utilizando la forma convencional con payloader y excavadoras.

TPM cuenta con 03 bodegas planas multipropósito con las siguientes dimensiones:

	AREA	VOLUMEN
<b>BODEGA #1</b>	1536 m2	8210 m3
<b>BODEGA #2</b>	1664 m2	10570 m3
<b>BODEGA #3</b>	1792 m2	11751 m3

Capacidad de recepción de granos por bodega con mecanizado y sin mecanizado:

	CAPACIDAD CON MECANIZADO
<b>BODEGA #1</b>	6568 ton
<b>BODEGA #2</b>	8456 ton
<b>BODEGA #3</b>	9401 ton

	CAPACIDAD CON MAQUINARIA
<b>BODEGA #1</b>	4926 ton
<b>BODEGA #2</b>	6342 ton
<b>BODEGA #3</b>	7051 ton

### 37.3. SEGURIDAD DE LAS BODEGAS

	<b>MANUAL DE SERVICIOS</b>	<b>PÁGINA:</b> 113/113
<b>CODIGO:</b> GOP-MA-001		<b>VERSIÓN:</b> 13

Estas bodegas cuentan con un sistema antiincendios que al detectar emisión de humo y altas temperaturas se activan el sistema de alarmas y cuenta en su interior con un circuito cerrado de cámaras.

#### **37.4. DESPACHO DE CARGA**

De lunes a domingo sin restricción.

Estos despachos están condicionados de acuerdo con la necesidad del cliente.

En la programación del cliente, este especifica día, transporte a utilizar (OTT registrado en TPM), cantidad de carga a retirar.

Nosotros como TPM realizamos la validación de la información enviada para la correspondiente coordinación de equipos y personal para el despacho.