



MINISTERIO DE TRANSPORTE  
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

**RESOLUCIÓN No. 20203030019365**

**\*20203030019365\***

Fecha: 22-12-2020

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S- TERMINAL MARITIMO COVEÑAS, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 004 del 18 de mayo de 2007.”***

**EL VICEPRESIDENTE DE GESTIÓN CONTRACTUAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**

En cumplimiento de la Ley 1ª de 1991 y sus decretos reglamentarios, de la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, de la Resolución No. 4159 del 06 de octubre de 2017 expedidas por el Ministerio de Transporte, en ejercicio de sus competencias y facultades legales, en especial las contenidas en el numeral 9º del artículo 15 del Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 y la Resolución 1069 del 15 de julio de 2019 y,

**CONSIDERANDO:**

1. Que el artículo 1º de la Ley 1ª de 1991 *“Estatuto de Puertos Marítimos”* establece que la creación, el mantenimiento y el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos son de interés público.
2. Que de conformidad con lo establecido en el artículo 3º de la Ley 1ª de 1991, corresponde a la Superintendencia General de Puertos *“(…) definir las condiciones técnicas de operación de los puertos, en materias tales como nomenclatura; procedimientos para la inspección de instalaciones portuarias y de naves en cuanto a bodegas, carga y estiba; manejo de carga; facturación; recibo, almacenamiento y entrega de la carga; servicios a las naves; prelacones y reglas sobre turnos, atraque y desatraque de naves; períodos de permanencia; tiempo de uso de servicios; documentación; seguridad industrial, y las demás que han estado sujetas a la empresa de Puertos de Colombia, en cuanto no se oponga a lo dispuesto en la presente Ley.”*
3. Que, a su turno, el artículo 27 de la misma Ley 1ª de 1991 al establecer las funciones de la Superintendencia General de Puertos, en su numeral 27.3 dispone *“Expedir por medio de resolución, las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos.”*
4. Que, en virtud de lo anterior, la Superintendencia General de Puertos mediante Resolución No. 071 del 11 de febrero de 1997, determinó el Reglamento Técnico de Operaciones de los Puertos.
5. Que mediante Decreto 101 de 2000 *“Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones”* modificado por el Decreto 2741 de 2001, le fueron trasladadas al Ministerio de Transporte las competencias en materia de Concesiones Portuarias, y en su artículo 30 numeral 16 radicó en cabeza de la Comisión de Regulación del Transporte, CRTR, la función de expedir el reglamento que contenga las condiciones técnicas de operación de los puertos públicos colombianos.
6. Que el Decreto 2741 de 2001, en su artículo 5, modificó el párrafo 2º del artículo 44 del Decreto 101 de 2000, trasladando al Ministerio de Transporte las funciones de la otrora Superintendencia General de Puertos en materia de concesiones y demás actividades portuarias, con excepción de aquellas de inspección, vigilancia y control.
7. Que el Gobierno Nacional mediante el Decreto 1800 del 26 de junio de 2003 creó el Instituto Nacional de Concesiones - INCO, con el objeto de *“planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del*

*capital privado y en especial las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario”.*

**8.** Que el 18 de mayo de 2007, el otrora Instituto Nacional de Concesiones INCO, hoy ANI y la entonces Sociedad ECOPETROL S.A. – TERMINAL MARITIMO DE COVEÑAS suscribieron el Contrato de Concesión Portuaria No. 004 de 2007 a través del cual se otorgó el uso temporal y exclusivo de las zonas de uso público descritas en la cláusula segunda del mismo, el cual establece en el numeral 15.27 la cláusula Décima Quinta como obligación del concesionario *“Mantener actualizado el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria aprobado mediante Resolución No. 0281 del 14 de enero de 2002 y dar cumplimiento al mismo”.*

**9.** Que el Decreto 087 del 17 de enero de 2011 *“Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias”* en su artículo 2° numeral 2.4, y artículo 6° numeral 6.3, asigna al Ministerio de Transporte las funciones de formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, portuario y férreo.

**10.** Que mediante Decreto 4165 de 03 de noviembre de 2011 se modificó la naturaleza jurídica y la denominación del Instituto Nacional de Concesiones – INCO, pasando de ser un Establecimiento Público a una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial denominada Agencia Nacional de Infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte, el cual dispone expresamente en su artículo 25 que los derechos y obligaciones que a la fecha de expedición del citado decreto tenga el Instituto Nacional de Concesiones – INCO, continuarán a favor y a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

**11.** A través de la Resolución No. 541 del 24 de noviembre de 2011, la Agencia Nacional de Infraestructura, autorizó por el término de un año y por una sola vez a la Sociedad Ecopetrol S.A.- Terminal Coveñas a facilitar la infraestructura portuaria de la Terminal Petrolera a la compañía TALISMAN COLOMBIAN OIL & GAS LTD., para la prestación de los servicios de cargue y exportación de crudos de su propiedad, provenientes del Bloque CPO9, en un volumen aproximando de 125.000 barriles. De igual forma el referido acto administrativo estableció cancelar a la Nación, los valores generados por el derecho de uso de las instalaciones portuarias por parte de los terceros autorizados y limitó la autorización para movilizar únicamente la carga de crudo (aproximadamente de 125.000 barriles) de exportación de la compañía en mención, por las instalaciones portuarias de la Sociedad Ecopetrol S.A.

**12.** Mediante Resolución 1010 del 19 de septiembre de 2013, la Agencia Nacional de Infraestructura, autoriza a la Sociedad ECOPETROL S.A. el adelantamiento de inversión consistente en la reposición y mejoramiento de los sistemas de operación de las mangueras TLU inicialmente programada para el año 2014, para el año 2013, aprobar obras adicionales de modernización de la planta física de la portería del muelle de servicios, ajuste de garantías, entre otros.

**13.** A través del Otrosí 1 de 19 de diciembre de 2013, la Agencia Nacional de Infraestructura autoriza la Cesión del Contrato 004 de 2007, suscrito por ECOPETROL S.A. – TERMINAL MARITIMO DE COVEÑAS a favor de la Sociedad CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S. a partir del 1 de enero de 2014, asumiendo esta última, los mismos derechos y obligaciones derivados del otorgado contrato.

**14.** Que a través de Resolución No. 827 del 20 de junio de 2014, la Agencia Nacional de Infraestructura, aprobó el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S. – Terminal Marítimo Coveñas.

**15.** Que el proyecto cuenta con un Plan de Manejo Ambiental, conforme lo indicado en la Resolución N° 1361 del 07 de noviembre del 2014 expedida por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, concedida a la empresa ECOPETROL S.A. hoy CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S. TERMINAL MARITIMO DE COVEÑAS y por medio de la Resolución No. 0383 del 08 de abril de 2015, La ANLA, resolvió recurso de reposición interpuesto en contra de la Resolución No. 1361 del 07 de noviembre del 2014.

**16.** Que el Ministerio de Transporte expidió la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, *“Por medio de la cual se establece el contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones.”*, disposición que revocó la Resolución No. 071 de 1997 de la otrora Superintendencia General de Puertos.

17. Que de conformidad con el artículo 2° de la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación “(...) se aplicará a los titulares de concesiones portuarias, homologaciones, autorizaciones temporales, permisos, licencias portuarias o cualquier otro tipo de permiso portuario establecido en las Leyes 1ª de 1991, 1242 de 2008 y en sus Decretos Reglamentarios.”.

18. Que la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, en su artículo 15, dispone:

*“Artículo 15. Contenido. El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de cada puerto, como mínimo deberá contener una descripción detallada de los siguientes aspectos generales:*

1. *Servicios portuarios que presta.*
2. *Condiciones de la prestación de los servicios.*
3. *Políticas de calidad y acceso.*
4. *Verificación de información y documentos.*
5. *Seguridad para el manejo de la carga, de responsabilidades por accidentes, de daños y de averías a la carga y a la infraestructura y equipos portuarios.*
6. *Reglamento de Seguridad Industrial.*
7. *Disposiciones de Protección física de las Instalaciones Portuarias y demás aspectos de que trata el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), para aquellas instalaciones que atiendan naves de tráfico marítimo internacional.*
8. *Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional adecuados a cada servicio.*
9. *Cuantificación de las cargas, criterios de revisión de dicha cuantificación, así como criterios de distribución objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios entre los prestadores del servicio.*
10. *Elementos materiales para la prestación de servicios y sus características.*
11. *Recursos humanos mínimos para la prestación de servicios y su cualificación.*
12. *Requisitos para el acceso y permanencia de personas, vehículos y equipos a las instalaciones portuarias.*
13. *Estructura tarifaria de acuerdo con la normatividad vigente.*
14. *Plazo de vigencia de las concesiones portuarias, homologaciones, autorizaciones temporales, permisos, licencias portuarias o cualquier otro tipo de permiso portuario otorgado por la autoridad competente.*
15. *Documentación necesaria para el ingreso y la prestación de servicios.*
16. *Reservas en la prestación de servicios y acceso a las instalaciones portuarias, entre las que deberán figurar las relativas al incumplimiento de las obligaciones de servicio público, de las exigencias de seguridad para la prestación del servicio y de las obligaciones de protección del medio ambiente que procedan.*
17. *Sistemas para el manejo de la carga determinado por tipo de carga y modalidad de operación de comercio exterior realizado (Importación, Exportación, etc.).*
18. *Horarios de atención al público, procedimientos y requisitos que deban cumplir los autorizados y quienes realicen actividades portuarias, conforme a lo establecido en la presente resolución.*
19. *Obligaciones de los operadores portuarios y usuarios de la terminal portuaria.”.*

19. Que la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, en su artículo 18, establece:

*“Artículo 18. El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de cada terminal portuaria, como mínimo deberá contener una descripción detallada de los siguientes aspectos relacionados con el puerto:*

1. *Accesos marítimos y/o fluviales con vocación marítima.*
2. *Descripción de la zona de uso público entregada en concesión, zonas de maniobras, de atraque y desatraque, programas de mantenimiento e información de batimetrías según el contrato de concesión portuaria.*
3. *Canales de acceso, ayudas a la navegación, peligros en la navegación del área de maniobra, y la información respecto al ancho, largo, diámetro de giro, profundidad máxima, mínima y promedio, del canal privado de acceso y su dársena de maniobras, las cuales estarán referidas en coordenadas geográficas WGS-84.*
4. *Accesos a áreas de fondeo y maniobras.*
5. *Accesos vehiculares, férreos y peatonales los cuales deben contar con la señalización adecuada.*
6. *Descripción de las características físicas de los muelles disponibles en la terminal portuaria, indicando su número, bitas de amarre, dimensiones, profundidad y especialidad de carga*

*atendida, clase de muelle, tipo de material de su estructura, longitud, ancho y resistencia de loza, profundidad al costado del muelle, piñas y boyas de amarre, las cuales estarán referidas en coordenadas geográficas WGS-84.*

*7. Descripción de las características físicas de los patios y de las bodegas existentes, tipo de carga atendida; capacidad y ubicación dentro de la terminal.*

*8. Instalaciones para el recibo, almacenaje de carga, descripción, dimensiones, capacidad.*

*9. Equipos para operación portuaria. Relación de los equipos y sus características técnicas con los que cuenta la terminal portuaria para atender las naves y los tipos de carga recibidos.*

*10. Descripción de las instalaciones de recepción para residuos, basuras y demás productos Contaminantes."*

**20.** Que la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, en su artículo 20, dispone:

*"Artículo 20. Solicitud. Los autorizados deberán presentar la solicitud de aprobación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación ante la entidad concedente en versión física y magnética incorporando todos los requisitos y aprobaciones previas de que trata la presente resolución.*

*Parágrafo 1. Se deberá contar con el concepto previo favorable respecto al contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, de la autoridad marítima en aspectos relacionados con la seguridad integral marítima y portuaria de acuerdo a sus competencias.*

*Parágrafo 2. Se deberá contar con el concepto previo favorable respecto al contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, de la Superintendencia de Puertos y Transporte, o quien haga sus veces, en aspectos relacionados con la prestación del servicio, de acuerdo con sus competencias.*

***Parágrafo 3. Cuando se trate de la aprobación de una modificación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, de un contrato de concesión portuaria en ejecución y de las demás modalidades de autorización, la entidad concedente deberá solicitar el concepto a la autoridad ambiental que haya aprobado el plan de manejo ambiental o expedido la licencia ambiental del proyecto portuario previamente a la firma del respectivo contrato de concesión.***

*Parágrafo 4. Las aprobaciones previas de que trata la presente resolución deberán expedirse dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la fecha de presentada la solicitud de aprobación por parte de los interesados, so pena de operar el silencio administrativo positivo". (subrayado y resaltado ajena al texto)*

**21.** Que la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, en su artículo 21 establece:

*"Artículo 21. Aprobación y plazo. Las entidades concedentes aprobarán mediante resolución motivada los Reglamentos de Condiciones Técnicas de Operación, siempre y cuando éstos cumplan con los requisitos indicados en el presente acto administrativo.*

**22.** Que así mismo, la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, en su artículo 22, estatuye:

*"Artículo 22. Exigencias y plazos para la aprobación del reglamento. Ninguna instalación portuaria podrá operar o prestar servicios sin que cuente con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, debidamente aprobado por la entidad competente.*

*Parágrafo. Si no se da cumplimiento por parte de los autorizados a lo establecido en el presente artículo, la Superintendencia de Puertos y Transporte (Supertransporte), ejercerá las acciones de control y vigilancia e iniciará las investigaciones administrativas a que haya lugar."*

**23.** Que mediante Resolución No. 4159 del 06 de octubre de 2017<sup>1</sup>, el Ministerio de Transporte estableció nuevos plazos para el ajuste de los Reglamentos Técnicos de Operaciones de Puertos Marítimos, disponiendo en el artículo 1° que "Los autorizados que tengan aprobado el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de Puertos Marítimos y deben ajustarlo a las condiciones de operación de que trata la Resolución 0850 de 2017, deben radicar la documentación requerida

<sup>1</sup> "Por la cual se establecen nuevos plazos para el ajuste de los Reglamentos Técnicos de Condiciones de Operación de Puertos Marítimos"

ante la entidad competente, según los años en que fue otorgada la concesión, dentro de los siguientes plazos”:

| 24. Que, en normativa mencionada, mediante No. | Concesiones otorgadas entre los siguientes años: (Desde-hasta) | Plazo máximo de radicación de documentación por parte de los autorizados                                                    | virtud de la anteriormente esta Agencia radicado ANI |
|------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
|                                                | 2017                                                           | Cinco (5) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.       |                                                      |
|                                                | 2012-2016                                                      | Siete (7) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.       |                                                      |
|                                                | 2010-2011                                                      | Nueve (9) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.       |                                                      |
|                                                | 2007-2009                                                      | Once (11) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.       |                                                      |
|                                                | 2002-2006                                                      | Trece (13) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.      |                                                      |
|                                                | 1996-2001                                                      | Quince (15) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.     |                                                      |
|                                                | 1992-1995                                                      | Diecisiete (17) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial. |                                                      |

20173030128391 del 2 de mayo de 2017, solicitó al Concesionario presentar el Reglamento Técnico de Operaciones de conformidad con los parámetros establecidos en la Resolución No. 850 de 2017.

25. Mediante oficio No. 20185603881842 de fecha 16 de agosto de 2018, CENIT TRANSPORTE LOGISTICA DE HIDROCARBUROS, a través de su Director de Operaciones, presentó para concepto ante la Superintendencia de Transporte el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Marítimo – COVEÑAS.

26. Que el 24 de agosto de 2018 la Superintendencia de Puertos y Transporte con registro 20186000919161, radicado en la Entidad el 27 de agosto de 2018 bajo el No 20184090811182 emite concepto favorable, sobre el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Portuaria CENIT S.A.S, en los siguientes términos:

*“Este despacho luego de revisado el contenido de dicho reglamento, en particular lo atinente a los aspectos relacionados con la prestación de los servicios portuarios, de conformidad con lo ordenado en el parágrafo 2 del artículo 20 de la resolución 0000850 del 06 de abril de 2017, emite concepto favorable para continuar con el trámite de a probación”.* (Subrayado fuera del texto).

27. Mediante oficio CEN-DOC-4494-2018-E radicado en la Entidad bajo el No 20184090912002 de fecha 5 de septiembre de 2018, el Concesionario remite a la Entidad el RCTO a fin del análisis y concepto correspondiente.

28. Mediante oficio CEN DPO-2503-2019-E de fecha 09 de abril de 2019, CENIT S.A.S. presentó ante la Dirección Marítima DIMAR - radicado No. 292019103334 el 15 de abril de 2019<sup>2</sup>, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Marítimo de Coveñas.

29. Que el 5 de julio de 2019 con oficio No. No. 29201905366 MO-DIMAR-ASIMPO radicado en la entidad el 8 de julio de 2019 bajo el radicado No 2019409069261-2 la Dirección General Marítima – DIMAR, emite concepto favorable sobre el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS, en el que indica:

*“me permito remitir el proyecto de reglamento de condiciones técnicas de operación del puerto y la Evaluación Técnica al Proyecto de Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación - RCTO CENIT - Ecopetrol Terminal Coveñas con concepto **Favorable**.*

*El reglamento de condiciones técnicas de operación conceptuado favorablemente por la Dirección General Marítima, en ningún caso puede entenderse como una autorización para la modificación de la concesión portuaria otorgada por la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o quien haga sus veces. En caso de contradicción entre alguna de las disposiciones de este reglamento y el contrato de concesión portuaria, prevalecerá lo dispuesto en el contrato de concesión”.*

<sup>2</sup> cuya última corrección fue enviada el 27 de junio mediante correo electrónico.

30. Que la Sociedad CENIT S.A.S., mediante comunicación No. 20194091069902 de fecha 10 de octubre de 2019, a través de oficio No CEN-GTR-6689-2019-E de fecha 4 de octubre de 2019, remite nuevamente a esta Entidad, “*documento principal*” del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Marítimo en “*versión final*” con los anexos y conceptos de la DIMAR y la Superintendencia para su correspondiente aprobación.

31. A través de radicado No 20193030407001 de fecha 26 de noviembre de 2019, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI remite para pronunciamiento a la Autoridad de Licencias Ambientales -ANLA, el Reglamento Técnico de Operaciones con los respectivos Conceptos Favorables de la Dirección General Marítima DIMAR y de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

32. Con comunicación de 20204090046302 de fecha 17 de enero de 2020, identificado con el radicado Interno Radicación “20200061122000 de fecha 2020-01-16. Proceso: 2020161 12”, la Autoridad Nacional Licencias Ambientales- ANLA, da trámite a la comunicación que antecede y en consecuencia presenta observaciones y solicita entre otros, aclaraciones respecto a las obligaciones de manejo y seguimiento ambiental y demás actos administrativos y que debe contener el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por CENIT.

33. Mediante comunicación 20203030051131 de fecha 18 de febrero de 2020, la ANI da traslado de las observaciones efectuadas por la ANLA, requiriendo del concesionario el ajuste ambiental correspondiente.

34. Que en respuesta a lo anterior la Sociedad CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S., a través de correo electrónico de fecha 19 de marzo de 2020, remite a la Gerencia de Proyectos Portuarios, oficio CEN-DOC-1584-2020-E de fecha 19 de marzo de 2020, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación – Terminal Marítimo de Coveñas “versión de documento principal ajustado”

35. Que mediante oficio con radicado ANI No. 20203030101811 del 27 de marzo del 2020, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI envía para pronunciamiento respectivo a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA, los ajustes efectuados por la Sociedad Portuaria CENIT-TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.

36. Que mediante correo electrónico de fecha 26 de mayo de 2020, la Agencia Nacional de Licencias Ambientales -ANLA, a través de oficio No 2020080563-2-000, remite a la Gerencia de Proyectos Portuarios pronunciamiento respecto del ajuste al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por CENIT, indicando en todo caso, que el documento presentado no tiene en cuenta las recomendaciones formuladas por la ANLA. De las observaciones efectuadas por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA la ANI dio traslado al concesionario mediante memorandos 20203030156161 de 02 de junio de 2020, 20203030219511 de fecha 3 agosto de 2020, 20203030252161 del 1 de septiembre de 2020.

37. Mediante oficio CEN-DOC-4516-2020-E de fecha 9 de septiembre de 2020, radicado en la Entidad bajo el número 20204090874642 de fecha 11 de septiembre de 2020, el concesionario manifiesta encontrarse atendidos los comentarios y ajustes efectuados por la autoridad ambiental y aporta para el efecto el RCTO del terminal Marítimo de Coveñas. De lo anterior la Entidad, dio traslado a la mencionada autoridad con oficio radicado 20203030269481 de fecha 14 de septiembre de 2020

38. Que mediante comunicación 2020170425-2-000 de fecha 1 de octubre de 2020 , remitida mediante correo electrónico de esa misma fecha a la Gerencia de Proyectos Portuarios, la Coordinadora del Grupo De Caribe - Pacifico de ANLA emitió pronunciamiento respecto del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S., indicando que la Sociedad en **mención tuvo en cuenta todas las recomendaciones** realizadas por la ANLA relacionadas con el ajuste del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación RTO.

39. Que tratándose de un documento de orden eminentemente técnico y operativo, corresponde al Grupo Técnico de Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, en ejercicio de sus funciones establecidas en los numerales 3 y 16 de la Resolución

No. 1069 de 15 de julio de 2019<sup>3</sup>, efectuar la evaluación y verificación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por el Concesionario, y constatar que el mismo se ajuste a la reglamentación especial vigente, en este caso, a las disposiciones contenidas en la Resolución No. 850 de 06 de abril de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte.

40. Que en virtud de lo anterior, la Gerencia de Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI, mediante memorando radicado ANI No. 20203030122733 del 05 de octubre de 2020, evaluó el documento remitido por el concesionario Sociedad CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS, verificando que este contara con las aprobaciones de las entidades pertinentes, manifestando lo siguiente:

“ (...)”

#### ANÁLISIS

*“Se surtió lo indicado en la Resolución 00850 del 6 de abril de 2017 “Por medio de la cual se determina el reglamento de condiciones técnicas de operación de los puertos” en cuanto a obtener previa autorización de la Dirección General Marítima, la Superintendencia de Puertos y Transporte y del Ministerio del Medio Ambiente (ANLA) en los aspectos de sus competencias, para que la Agencia Nacional de Infraestructura proceda a aprobar el RTO.*

*CONCLUSION De acuerdo con la verificación al contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, basada en las recomendaciones y/o observaciones realizadas por la Dirección General Marítima DIMAR, Superintendencia Puertos y Transporte y Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (ANLA), se emite Concepto Técnico Favorable.*

*A lo anterior, adjuntamos el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la Sociedad CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S., con sus respectivos Anexos y se solicita atentamente a la Gerencias Jurídica continuar con el proceso de aprobación”. (subraya y negrilla ajena al texto)*

41. Que sólo podrá otorgarse aprobación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación en lo que a la fecha se encuentre autorizado contractualmente por la ANI dentro del marco del Contrato de Concesión Portuaria No. 004 de 2007, razón por la que este acto administrativo, entre otros, no se entiende como la autorización de ejecuciones de inversiones no contempladas en el mismo o que se esté autorizando la operación portuaria por fuera del área total concesionada.

42. Que teniendo en cuenta que se ha efectuado la verificación y estudio técnico pertinente del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S y se ha certificado que el mismo se ajusta a la normativa vigente, se debe proceder a su aprobación.

Que en mérito de lo expuesto,

#### RESUELVE:

**ARTÍCULO PRIMERO.** – **Aprobar** el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la Sociedad Portuaria CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICAS DE HIDROCARBUROS S.A.S - TERMINAL COVEÑAS, de conformidad con los términos y condiciones establecidos en la Resolución No. 850 de 2017 y el Contrato de Concesión Portuaria No. 004 de 2007, cuyo texto se anexa a la presente Resolución, haciendo parte fundamental e integral de la misma.

El Concesionario, deberá dar estricto cumplimiento en todo su contenido al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria, incluyendo todas las normas establecidas, los requisitos, obligaciones, protocolos, entre otros. Cualquier modificación en las condiciones del RCTO, deberá ser informada a la Agencia Nacional de Infraestructura para su evaluación y aprobación, de conformidad con las disposiciones legales vigentes.

<sup>3</sup> Resolución No. 1069 de 2019, “Por la cual se adopta en Manual Específico de Funciones y Competencias Laborales para los empleos de la planta de personal de la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones”. Vicepresidencia de Gestión Contractual - Gerente de Proyectos o Funcional- Proceso Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos Infraestructura de Transporte -Portuario. “(...) 3. Evaluar, controlar y hacer seguimiento a los aspectos técnicos y operativos de los proyectos de infraestructura de transporte y demás formas de asociación público privada de modo portuario. (...) 16. Hacer seguimiento a la aplicación por parte de los concesionarios de los apéndices técnicos de los manuales y reglamentos vigentes correspondientes a la operación de las concesiones de infraestructura de transporte del modo portuario, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades de la interventoría.”. (Pag 133-134 del Manual)

**PARÁGRAFO PRIMERO.** – La operación que se regula a través del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación cuya actualización se aprueba con el presente acto administrativo se circunscribe al objeto, alcance y especificaciones técnicas establecidas en el Contrato de Concesión Portuaria No. 004 de 2007 y su Otrosí.

**PARÁGRAFO SEGUNDO.** - La aprobación de la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria que aquí se aprueba se efectúa en los términos que a la fecha se encuentre autorizado contractualmente por la ANI dentro del marco del Contrato de Concesión Portuaria No. 004 de 2007 y su otrosí.

**PARÁGRAFO TERCERO.** - La aprobación de la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la Sociedad Portuaria CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS, de que trata la presente resolución, en ningún caso podrá entenderse como una autorización de modificación de los términos y condiciones del Contrato de Concesión Portuaria No. 004 de 2007, razón por la que, entre otros, este acto administrativo no se entiende como la autorización de ejecuciones de inversiones no contempladas en el mismo ni la operación por fuera del área total concesionada.

**PARÁGRAFO CUARTO.** - En caso de contradicción entre alguna de las disposiciones del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria aprobado y el Contrato de Concesión Portuaria No. 004 de 2007, prevalecerá lo dispuesto en el Contrato de Concesión y su otrosí.

**ARTÍCULO SEGUNDO.** – **Fijación.** La Sociedad Portuaria CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° de la Resolución No. 850 de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte, deberá fijar ejemplar físico de esta Resolución y del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria que se aprueba, en un lugar visible al público en el terminal portuario, y garantizar el libre acceso a la versión electrónica de los mismos vía web. Se exceptúa de la presente obligación la información de uso reservado por parte de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S., conforme al marco normativo vigente.

**ARTÍCULO TERCERO.** – **Notifíquese** la presente resolución a la Sociedad Portuaria CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S, por medio de su representante legal o apoderado especial, en los términos establecidos en los artículos 67 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

**ARTÍCULO CUARTO.** – **Comuníquese** la presente resolución al Ministerio de Transporte, a la Superintendencia de Transportes – Superintendencia Delegada de Puertos, a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA y a la Dirección General Marítima - DIMAR, para lo de sus competencias.

**ARTÍCULO QUINTO.** – La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

**ARTÍCULO SEXTO.** – Contra la presente resolución procede el recurso de reposición de conformidad con los términos establecidos en los artículos 74 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

### **NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dada en Bogotá, D.C., el día \_\_\_\_\_

**LUIS EDUARDO GUTIÉRREZ DÍAZ**  
Vicepresidente de Gestión Contractual  
Agencia Nacional de Infraestructura

**Proyectó Jurídico:** Mayra Karyna Cartagena Rodríguez– Abogada - GAGC1 - VJ

**Revisó Técnico:** Jorge Alberto Acevedo Talero– Apoyo a la Supervisión Técnica – VGC

**Revisó Ambiental:** Daniela González Vélez -Asesora Ambiental – GITA VPRE

**Vo. Bo. Jurídico:** José Román Pacheco Gallego - Gerente Asesoría Gestión Contractual 1 - VJ

**Vo. Bo. Técnico:** Fernando Hoyos Escobar - Gerente de Proyectos Portuarios – VGC

**Vo. Bo. Ambiental:** Lilian Carol Bohórquez Olarte - Gerente Ambiental – VPRE

VoBo: MAYRA KARINA CARTAGENA RODRIGUEZ, DANIELA GONZALEZ VELEZ, FERNANDO ALBERTO HOYOS ESCOBAR, GERSAIN ALBERTO OSTOS GIRALDO, JORGE ALBERTO ACEVEDO TALERO, JOSE ROMAN PACHECO GALLEG0 1, LILIAN CAROL BOHORQUEZ OLARTE

**REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE OPERACIONES**

**SOCIEDAD CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S**

**CAPITULO I. ASPECTOS GENERALES**

**1.1 OBJETO**

El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Marítimo de Coveñas, concesionado por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) a favor de CENIT Transporte y Logística de Hidrocarburos S.A.S., en adelante CENIT y operado por ECOPETROL S.A., es el documento por medio del cual se establecen las normas básicas para operar en forma eficiente y segura esta instalación portuaria, basándose en estándares de operación marítima nacionales e internacionales, en las reglamentaciones establecidas por el Estado colombiano y por aquellas producto de la experiencia de ECOPETROL S.A. y sus filiales en la operación de Terminales marítimos especializados en el manejo de hidrocarburos.

**1.2 DE LAS APLICACIONES DEL REGLAMENTO**

Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento son de obligatorio cumplimiento y se aplicarán a todas las personas naturales o jurídicas que utilicen las instalaciones o servicios del Terminal Marítimo de Coveñas.

Por el solo hecho de ingresar a este Terminal, así como por el uso de las instalaciones y servicios, el Armador de una nave, el Capitán de un buque tanque, sus Agentes Marítimos, los Operadores Portuarios, el dueño de la carga, las Autoridades y cualquier otra persona o usuario manifiesta que conoce y acepta los términos y condiciones estipuladas en el presente Reglamento, las cuales hacen relación a:

- Las normas nacionales aplicables
- Los tratados, convenios y acuerdos ratificados por el país
- Las recomendaciones y directrices emitidas por la Autoridad Marítima, la Autoridad Portuaria y las autoridades ambientales colombianas
- Los procedimientos Operacionales y de inspección de seguridad al arribo de los buques tanques para las operaciones de atraque, desatraque, cargue, descargue, amarre, desamarre y zarpe
- Los procedimientos de seguridad industrial, salud ocupacional y protección al medio ambiente
- Los Planes de Contingencia
- El Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), específicamente el Plan de Protección de la Instalación Portuaria
- Los Manuales de Operaciones Marinas
- El Plan de Emergencias del Terminal Marítimo.

El cumplimiento del presente Reglamento no exonera al usuario de cumplir con todos los requisitos y acatar las normas portuarias, aduaneras, sanitarias, marítimas, de inmigración, policivas, ambientales y en general, de todas las reglamentaciones emanadas de las autoridades nacionales e internacionales competentes.

### 1.3 DEFINICIONES

Para los efectos del presente Reglamento se adoptan las siguientes definiciones:

**ACTIVIDAD PORTUARIA:** Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, Terminales Portuarios; operaciones costa afuera en monoboyas; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica y en general todas aquellas que se efectúan en los puertos y Terminales Portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.

**ACUERDO DE CARGA: (KEY MEETING):** Reunión previa a la transferencia de producto desde o hacia el buque, donde se discuten las especificaciones del producto, el tipo, calidad, rata de carga, y cualquier restricción o paradas anticipadas, se debe completar y firmar una lista de chequeo.

**AGENCIA DE ADUANA:** Personas Jurídicas autorizadas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales para ejercer la gestión aduanera como actividad auxiliar de la función pública aduanera, orientada a garantizar que los usuarios de comercio exterior que utilicen sus servicios cumplan con las normas legales existentes en materia de importación, exportación y tránsito aduanero y cualquier operación y procedimiento aduanero inherente a dichas actividades.

**AGENCIA MARÍTIMA:** Persona jurídica que representa en tierra al Armador (dueño u operador del buque) para todos los efectos relacionados con la nave. Debe estar registrado ante la Autoridad Marítima Nacional.

**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA:** Entidad estatal, adscrita al Ministerio de Transporte, que tiene como función la planeación, coordinación, estructuración, contratación, ejecución, administración y evaluación de proyectos de concesiones y APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura de transporte en todos sus modos.

**ALL FAST:** Expresión usada para indicar el momento en el cual ha concluido la maniobra de atraque del buque tanque a un Terminal Marítimo quedando amarrado al muelle, Monoboya o Multiboyas (dependiendo del tipo de muelle) en forma segura.

**API:** Escala de gravedad específica desarrollada por el Instituto Estadounidense del Petróleo (American Petroleum Institute) para medir la densidad relativa de diversos líquidos de petróleo, expresada en grados.

**AREA DE CUARENTENA:** Zona de espera obligatoria que establece la Autoridad Marítima para cuando un buque tiene novedades de tipo sanitario.

**AREA DE FONDEO:** Se considera área de fondeo aquella zona establecida por la Autoridad Marítima Nacional y debidamente señalizada en la cartografía náutica nacional para el fondeo de embarcaciones. La Autoridad Marítima Nacional podrá, mediante acto administrativo, habilitar, autorizar y modificar el uso de otras áreas de fondeo, cuando las circunstancias así lo requieran.

**ÁREA RESTRINGIDA:** Área delimitada por la Autoridad Marítima en las cartas de navegación en la cual está prohibido el tránsito de embarcaciones y en consecuencia toda actividad marítima como fondeo, dragado, pesca en todas sus modalidades, actividades deportivas o recreativas o cualquier otra maniobra que ponga en peligro las instalaciones portuarias del Terminal y para el caso particular del Terminal Marítimo de Coveñas, las líneas submarinas de transporte de hidrocarburos.

**ARMADOR:** Persona natural o jurídica que, sea o no propietario de la nave, la apareja, pertrecha y opera a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.

**ARTEFACTO NAVAL:** Es la construcción flotante que carece de propulsión propia, que opera en el medio marítimo, auxiliar de la navegación, pero no destinada a ella.

**ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES CLASIFICADORAS – IACS:** (*The International Association of Classification Societies*): Asociación Internacional de Sociedades Clasificadoras. Organización no gubernamental que regula las sociedades clasificadoras que pertenecen a la misma.

**AUTORIDAD AMBIENTAL:** Entidades orgánicas del Estado colombiano encargadas de administrar, proteger y preservar el medio ambiente y los recursos naturales renovables y propender por su desarrollo sostenible. Esta labor es desarrollada por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, las Corporaciones Autónomas Regionales, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) y en algunos casos por la DIMAR a través de la Capitanía de Puerto.

**AUTORIDAD MARÍTIMA:** Entidad encargada de la vigilancia, control y cumplimiento de las normas relacionadas con las actividades marítimas en Colombia. Está constituida por la Dirección General Marítima (DIMAR) y sus diferentes dependencias, las cuales ejercen sus funciones y atribuciones en los espacios marítimos jurisdiccionales colombianos hasta el límite exterior de la zona económica exclusiva. Está representada localmente por la Capitanía de Puerto de Coveñas.

**AUTORIDAD PORTUARIA:** Definida en el numeral 2.2 del presente Reglamento.

**AUTORIDAD SANITARIA:** Entidades encargadas de la vigilancia, control y cumplimiento de las normas relacionadas con los aspectos sanitarios, entre las cuales están el Ministerio de Salud y Protección Social, las Secretarías de Salud Departamental y Municipal, principalmente.

**BOW CHAIN STOPPER:** Punto fijo en la cubierta de proa de los buque tanques, empleado para asegurar la cadena de roce (*chafe chain*) asociada al cabo de amarre a Monoboyas o Punto de Amarre Sencillo (SPM) en Terminales Costa Afuera.

**BUNKER:** Combustible consumido por los buques, generalmente *Intermediate Fuel Oil* (IFO).

**BUQUE CISTERNA:** Buque de carga diseñado para cargar líquidos a granel.

**BUQUE O NAVE:** Toda construcción principal o independiente, idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión.

**BUQUE SEGURO:** Buque que además de cumplir con toda la legislación internacional de la IMO, cumple con los estándares OCIMF y/o ISGOTT, tiene hoja de vida y su estructura se encuentra en las mejores condiciones.

**BUQUE TANQUE:** Son buques especializados en el transporte de carga al granel líquida y normalmente son empleados para el transporte de petróleo crudo, hidrocarburos, gas y productos químicos, siendo:

- Petroleros: Construidos para transportar hidrocarburos y sus derivados en sus espacios de carga.
- Quimiqueros: Construidos para el transporte de cualquiera de los productos químicos relacionados en el MARPOL 73/78.

- Gaseros: Construidos para transportar gases licuados a granel y otras sustancias enumeradas en el Capítulo 19 del Código Internacional de Gaseros CIG.

Para efectos de este Reglamento, buque tanque se asimila a nave.

**CANTIDAD ABORDO** (*On Board Quantity*): Significa cantidad de carga a bordo antes del inicio del cargue.

**CAPACIDAD DE HALADA** (**BOLLARD PULL**): Magnitud de fuerza de tracción que un remolcador es capaz de aplicar a un punto fijo.

**CAPITÁN**: Máxima autoridad en una nave, responsable de su seguridad y operación. Como representante del Armador ejercerá, frente a todos los interesados en la nave y en la carga, las atribuciones conferidas por la Ley.

**CARGO LOADING MASTER (CLM)**: Es el representante de ECOPETROL S.A. en los Terminales Marítimos concesionados a CENIT, encargado de asegurar, coordinar y supervisar la operación de cargue y descargue del buque tanque para el cumplimiento del programa de exportaciones e importaciones, realizando la logística con las entidades involucradas y ejecutando la operación de transferencia de carga de forma confiable, segura y oportuna dentro de parámetros de costo, calidad, seguridad y protección del medio marino.

**CARTA DE PROTESTA**: Es el documento formal emitido por cualquiera de los participantes en una transferencia de custodia de carga, en la cual se menciona cualquier condición en disputa. Sirve como constancia escrita de que se cuestionó una acción particular o alguna eventualidad al momento de ocurrir.

**CENIT S.A.S.**: Sociedad colombiana, filial de ECOPETROL S.A., que tiene como objeto el transporte y/o almacenamiento de hidrocarburos, sus derivados y productos afines. Es el Concesionario del Terminal Marítimo de Coveñas.

**CLC** (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*): Seguro contra daños producidos por derrames de hidrocarburo, que deben poseer buques que transporten más de 2.000 toneladas de hidrocarburos como carga; dichos buque contará con un certificado emitido por la bandera de registro como constancia del cumplimiento de este requisito.

**CLUB DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (P & I CLUB)**: Asociación / Club de protección e indemnización de Armadores, que ofrece indemnización mutual contra reclamos de terceros y contra riesgos normalmente no cubiertos por los seguros marítimos.

**CODIGO ISM** (**ISM Code**): Código Internacional de Gestión de la Seguridad, documento emitido por la Organización Marítima Internacional (OMI), que tiene por objeto garantizar la seguridad marítima y que se eviten tanto las lesiones personales y pérdidas de vidas humanas como los daños al medio ambiente marino y a los bienes.

**CODIGO PBIP**: Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias.

**COMBUSTIBLES**: Son todos los productos clasificables dentro de las categorías de las gasolinas, gasóleos, querosenes y fuelóleos, de acuerdo con estándares API.

**CONPES**: Consejo Nacional de Política Económica y Social.

**CONTRATO DE FLETAMENTO**: Contrato de servicio bajo el cual un Armador acuerda con el dueño de la carga, transportar una cantidad específica de petróleo o sus derivados, a una tarifa específica por tonelada entre puertos de cargue y descargue designados.

**CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACION, TITULACION Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (STANDARD OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING - STCW/95):** Convenio de la OMI que establece los parámetros para la formación, titulación y entrenamiento del personal de a bordo

**CUBIERTA PRINCIPAL:** Cubierta corrida de proa a popa y que es estanca a la intemperie.

**CUESTIONARIO DE CARACTERÍSTICAS DE BUQUE (VESSEL PARTICULAR QUESTIONNAIRE VPQ):** Documento que resume las características de un buque y es diligenciado por el Armador. Es la fuente de información para el Q88 ([www.q88.com](http://www.q88.com)).

**CUESTIONARIO DE INSPECCION DE BUQUE (VESSEL INSPECTION QUESTIONNAIRE VIQ):** Resume los resultados de una inspección física realizada a un buque tanque a solicitud de una empresa petrolera. Esta inspección es realizada por un inspector certificado por OCIMF.

**DESPLAZAMIENTO:** Peso del buque en toneladas métricas de 1.000 kilogramos. Los anglosajones utilizan la tonelada inglesa o Long Ton de 2.240 libras.

**DESPLAZAMIENTO EN LASTRE:** Peso del buque incluyendo peso de la tripulación con su equipo y enseres, líquidos en circulación (aguas de refrigeración), víveres, combustibles de consumo, agua de consumo, lubricantes, pero sin incluir la carga.

**DESPLAZAMIENTO EN ROSCA (LIGHT SHIP):** Es el peso del buque completo con todos sus componentes, a saber: casco y maquinaria. No se consideran dentro de este desplazamiento los siguientes: peso de la tripulación con su equipo y enseres, líquidos en circulación (aguas de refrigeración), víveres, combustibles de consumo, agua de consumo, lubricantes y la carga.

**DESPLAZAMIENTO TOTAL:** Es el peso del buque total; es decir, el buque en lastre, más la carga y los pasajeros.

**DIMAR:** Dirección General Marítima, es la autoridad marítima nacional que ejecuta la política del gobierno en asuntos marítimos y tiene por objeto, la regulación, dirección y control de las actividades marítimas y los reglamentos que se expidan para su cumplimiento, así como la promoción y estímulo del desarrollo marítimo del país. Está representada en los puertos por el Capitán de Puerto.

**DOBLE CASCO (DOUBLE HULL):** Diseño de casco en el cual un buque cisterna tiene lado y fondo tanto interior como exterior.

**DOBLE FONDO (DOUBLE-BOTTOM):** Diseño de casco en el cual un buque cisterna tiene fondo tanto interior como exterior. Sin embargo, el lado no tiene doble casco.

**DOBLE LADO (DOUBLE-SIDE):** Diseño de casco en el cual un buque cisterna tiene lado tanto interior como exterior. Sin embargo, el fondo no tiene doble casco.

**ECOPETROL S.A.:** Es una Sociedad de Economía Mixta, de carácter comercial, organizada bajo la forma de sociedad anónima, del orden nacional, vinculada al Ministerio de Minas y Energía, de conformidad con lo establecido en la Ley 1118 de 2006. Es el Operador del Terminal Marítimo de Coveñas.

**EMBARCACIÓN MAYOR:** Aquella cuyo tonelaje sea igual o superior a veinticinco (25) toneladas de registro. Para todos los efectos el tonelaje se considera el neto de registro, salvo que se exprese otra cosa. Las unidades remolcadoras se consideran como embarcaciones mayores.

**EMBARCACIÓN MENOR:** Aquella cuyo tonelaje no alcanza las veinticinco (25) toneladas de registro. Para todos los efectos el tonelaje se considera el neto de registro, salvo que se exprese otra cosa.

**ESCALA DE GATO O DE PILOTO:** Escalera confeccionada con cabos de fibra vegetal y peldaños de madera, que se emplea abordo para asistir al embarque de prácticos y baqueanos desde embarcaciones menores que se acercan hasta los buques de mayor porte.

**ESCALA REAL (Gangway):** Es la escalera utilizada para ingresar al buque cuando está amarrado a las plataformas de cargue de los Terminales Marítimos. Son empleadas por el costado del Terminal, una vez que el buque ha terminado la operación de atraque.

**FLETADOR:** Es la persona o empresa que fleta el buque al Armador, generalmente para transportar mercancías en un viaje o por un período de tiempo estipulado.

**FORO MARITIMO INTERNACIONAL DE EMPRESAS PETROLERAS (Oil Companies International Marine Fórum OCIMF):** Asociación voluntaria de compañías petroleras que vela por la operación segura y ambientalmente responsable tanto de buques petroleros como de los terminales.

**GAS INERTE:** Gas como el nitrógeno o el dióxido de carbono, o una mezcla de gases, como los gases de chimenea del buque en donde la concentración de oxígeno es insuficiente para fomentar la combustión de hidrocarburos.

**HSE (Health, Safety and Enviroment):** Sigla en inglés que identifica lo relacionado con Salud, Seguridad y Medio Ambiente.

**IMDG (International Maritime Dangerous Goods):** Código Internacional para el Manejo de Cargas Peligrosas.

**IMPA: (International Maritime Pilots Association):** Asociación Internacional de Pilotos Marítimos

**INSPECTOR DE CONTAMINACIÓN:** funcionario representante de la Autoridad Marítima cuya función es velar por el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales para la prevención y control de la contaminación del medio marino durante operaciones de cargue/descargue de hidrocarburos.

**INSPECTOR DE CALIDAD Y CANTIDAD:** Personal idóneo perteneciente a las compañías que certifican la calidad y cantidad en un cargamento.

**INSTALACION PORTUARIA:** Es el conjunto de infraestructura y facilidades que permiten efectuar en condiciones favorables el cargue y descargue de embarcaciones, intercambio de mercancía terrestre, marítima y/o fluvial.

**IPE:** Instructivo Parada de Emergencia.

**ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals):** Guía Internacional de Seguridad para buque tanques y Terminales Petroleros.

**LASTRE:** Agua de mar o río que se carga en tanques dedicados a ello y que sirve para distribuir el peso del buque a lo largo de toda su estructura. En los Tanqueros se utiliza normalmente cuando éste está vacío de carga y se requiere distribuir a lo largo y ancho del barco pesos suficientes que garanticen una adecuada estabilidad de la nave.

**LIBRE PLATICA:** Permiso oficial emitido por la Autoridad Marítima local a las embarcaciones de tráfico internacional una vez ha sido verificada su documentación,

antecedentes, aspectos de inmigración y sanitarios; a partir de este momento se permite al personal de la embarcación su interacción con personal de tierra y continuar con el desarrollo de la actividad planeada en el puerto.

**LAYDAY:** Periodo de tiempo en días en que una nave nominada puede ser atendida por el terminal para la transferencia de carga.

**LAYTIME:** Periodo de tiempo, en horas, acordado entre el vendedor y el comprador para efectuar una transferencia de carga.

**MARPOL:** Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del mar por Hidrocarburos.

**MONOBOYA (SPM: Single Point Mooring - TLU: Tanker Loading Unit):** Estructura autoflotante que permite amarrar un buque tanque y al mismo tiempo entregar o recibir a través de ella, cualquier tipo de hidrocarburo.

**NOR (Note of readiness):** Nota de Alistamiento.

**NORMAS DE SEGURIDAD:** Son las reglas de obligatorio cumplimiento emitidas por el operador, organismos nacionales e internacionales, y que han sido establecidas para prevenir accidentes y contaminación ambiental.

**OPERACIONES CON BUQUES:** Son las principales actividades que se realizan en la interface buque-terminal y comprende atraque, zarpe, amarre, desamarre, conexión, desconexión de brazos y/o mangueras de cargue y transferencia de carga.

**OPERACIONES CERRADAS:** Cargue o descargue de buque tanques con escotillas y tapas de tanques de carga totalmente cerradas, así como tubo de sondas.

**OPERACIONES MARÍTIMAS:** Son todas aquellas actividades que se desarrollan en las Instalaciones Portuarias, incluyendo las actividades marítimas (decreto 2324 de 1984) que estén relacionadas de una forma u otra con el desarrollo de propósitos establecidos por ECOPETROL S.A. dentro de su organización operativa portuaria.

**OPERADOR DEL TERMINAL:** Persona jurídica encargada de la operación y mantenimiento del Terminal Marítimo de Coveñas. Lo es ECOPETROL S.A.

**OPERADOR PORTUARIO:** Son las personas naturales o jurídicas que prestan servicios en el Terminal, tales como practicaje, remolque, dragado, toma de muestras, amarre y desamarre, conexión y desconexión de mangueras, servicio de lancha, reparaciones menores, alquiler de equipo y toda otra actividad que se realice en un Terminal Marítimo.

**ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL (OMI):** es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques.

**OVID (OCIMF OFFSHORE VESSEL INSPECTION DATA BASE):** Base de datos que proporciona informes técnicos sobre buques elaborados por inspectores offshore acreditados OCIMF.

**PARADA POR LLENADO (TOPPING OFF):** Operación de completar el cargue de un tanque a un Ullage requerido.

**PESO MUERTO (DEADWEIGHT - DWT):** Diferencia entre el desplazamiento a la máxima carga del buque y el desplazamiento en rosca. En otras palabras, el peso muerto es la suma de: Carga que puede transportar, Combustible, lubricante y agua para la travesía, Provisiones, Pertrechos, Repuestos, Tripulantes y pasajeros con sus efectos.

**PETRÓLEO:** Hidrocarburo crudo y productos refinados incluyendo persistentes y no persistentes.

**PETROLEO NO PERSISTENTE:** Hidrocarburos que se volatilizan en caso de un derrame como Jet, Kerosén, Gasolina, Diésel.

**PETROLEO PERSISTENTE:** Hidrocarburos que permanecen en el agua en caso de un derrame como Crudo, Fuel Oil, lubricantes.

**PILOTO PRÁCTICO:** Persona experta en maniobras de buque y en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de un puerto, de la Reglamentación Internacional para Prevenir Abordajes en el Mar, de las ayudas a la navegación circundantes y capacitada para atender las consultas y asesorar a los Capitanes de los buques, atender el entrenamiento de los aspirantes a Piloto Práctico y de los Pilotos Prácticos por cambio de categoría y/o de jurisdicción, el cual debe estar acreditado con la licencia que expide la Autoridad Marítima Nacional, en la categoría correspondiente. Su función es asesorar al Capitán durante la maniobra de aproximación, amarre, desamarre y zarpe de la Monoboya TLU.

**PLAN NACIONAL DE CONTINGENCIA (PNC):** Es el plan establecido para atender situaciones de derrames de hidrocarburos, derivados y sustancias nocivas en aguas marinas, fluviales y lacustres colombianas, adoptado por el Decreto No. 321 de 1999. Elemento de la política medio ambiental y de prevención de desastres que permite afianzar y fortalecer las operaciones de respuesta ya existentes en el país.

**PROGRAMA REFORZADO DE VIGILANCIA (*ENHANCED SURVEY PROGRAMME - ESP*):** Resolución de la Organización Marítima Internacional (IMO) dentro de la Convención MARPOL (Regulación 13G), que se concentra en las áreas estructurales críticas de los buques, con el fin de minimizar el riesgo de contaminación marítima. Los datos necesarios para aplicar los criterios del ESP, se encuentran disponibles en la inspección periódica (*Enhanced Survey*) realizada por la Sociedad Clasificadora del buque. Esta inspección incluye análisis del espesor de la lámina del casco del buque.

**RATA DE FLUJO:** Velocidad lineal del flujo del líquido en una tubería, usualmente medida en barriles / hora o ton/hora.

**REGULACIONES:** Normas nacionales, internacionales o del Terminal que se apliquen en este documento.

**SERVICIOS PORTUARIOS:** Servicios de soporte que se requieren para la atención de un buque tanque o artefacto naval, prestados por operadores portuarios.

**SIRE (*SHIP INSPECTION REPORT PROGRAM*):** Programa Implementado por OCIMF enfocado a la verificación del cumplimiento de las normas de calidad y estándares de seguridad de la industria, aplicados a los buques tanques petroleros.

**SOCIEDAD INTERNACIONAL DE GASEROS Y OPERADORES DE TERMINALES (*SIGTTO - SOCIETY OF INTERNATIONAL GAS TANKER AND TERMINAL OPERATORS*):** Sociedad formada para promover altos estándares de operación y mejores prácticas en tanqueros y terminales alrededor del mundo.

**SOCIEDAD CLASIFICADORA (*CLASSIFICATION SOCIETY*):** Organizaciones profesionales, internacionales que clasifican y certifican la fortaleza en la construcción y la navegabilidad de un buque, reconocidas ante DIMAR.

**SOCIEDAD DE INTERMEDIACIÓN ADUANERA (CIA):** Personas jurídicas cuyo objeto consiste en adelantar los procedimientos y trámites de importación, exportación o tránsito aduanero, que actúan en nombre o por encargo de los importadores o exportadores.

**SOCIEDAD PORTUARIA:** Sociedades anónimas constituidas con capital privado, público o mixto, cuyo objeto social es la inversión en construcción, mantenimiento y administración de un puerto, así como la prestación de servicios portuarios.

**SOLAS:** Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

**SUPERVISOR DE OPERACIONES MARÍNAS:** Persona encargada de asegurar la logística, operatividad y disponibilidad de toda la infraestructura en tierra, marina y submarina requerida para la adecuada y segura atención de las operaciones marítimas del Terminal, adicionalmente, durante el cargue a tanqueros debe liderar la ejecución del amarre, conexión y desconexión de mangueras y, en caso que se requiera, apoyar al comandante del incidente en el despliegue de los equipos de respuesta ante emergencias y atendiendo las contingencias que se presenten durante la operación; además apoya las gestiones administrativas y operaciones offshore.

**TERMINAL EN TIERRA:** Instalaciones en tierra compuestas principalmente por tanques de almacenamiento, sistemas de medición, recibo y despacho, para operaciones de cargue y/ o descargue.

**TERMINALES O PUESTOS DE ATRAQUE:** Infraestructuras adecuadas para el atraque o amarre de naves.

**TIEMPO ESTIMADO DE ARRIBO (ETA – ESTIMATED TIME OF ARRIVAL):** Tiempo Estimado de Arribo, es la información de la fecha y hora prevista para la llegada de un buque a puerto.

**TIEMPO ESTIMADO DE SALIDA (ETD -ESTIMATED TIME OF DEPARTURE):** Tiempo Estimado de Salida o Tiempo Estimado de Partida de un buque de Puerto.

**TIEMPO MUERTO (DELAY):** Es el tiempo perdido por deficiencia de los equipos del buque, acciones u omisiones del capitán o de su tripulación, durante la permanencia del tanquero en el terminal y que obliga un uso extra de este.

**TRANSFERENCIA DE CARGA:** Operaciones de carga y/o descarga de petróleo y sus derivados, realizadas desde/hacia las áreas de tanques en las instalaciones en tierra hacia/ desde los buque tanques.

**ULLAGE:** Espacio libre sobre el líquido de un tanque del buque tanque, medido convencionalmente como la distancia del punto de referencia a la superficie del líquido.

**USUARIOS:** Armadores, dueños de la carga y en general toda persona que utiliza las instalaciones o recibe servicios portuarios del Terminal Marítimo.

**VETTING:** Proceso general de aprobación de un buque para su uso. (Viene del inglés: To vet – de mirar o revisar nuevamente) El procedimiento varía de compañía a compañía.

**VIT:** Vicepresidencia de Operaciones & Mantenimiento de Transporte de ECOPETROL S.A.: Dependencia organizacional de ECOPETROL S.A. encargada directamente y por designación de CENIT, de la operación y mantenimiento del Terminal Marítimo.



El Golfo se encuentra sometido al régimen de vientos Alisios que afecta el Caribe colombiano y que definen las épocas seca y húmeda. En época seca soplan con velocidad variable pero elevada y de manera constante, los vientos predominantes provienen del noreste y se acompañan de los vientos del norte durante los meses de diciembre a marzo, con registros máximos de 9.26 nudos durante el mes de febrero. Durante la época húmeda (abril a noviembre) los vientos son muy variables tanto en dirección como en fuerza y se caracterizan por su mayor porcentaje en calma, combinados con altas precipitaciones cuya máxima intensidad se alcanza en octubre (considerado el mes más lluvioso del año).

El régimen de mareas en el Caribe colombiano es semidiurno con una amplitud menor a 1 m, carente de efectos de la plataforma continental. La intensidad de las olas se asocia con las mareas, por cuanto su acción se da por lo general moderada en las horas de la mañana y mayor en las horas de la tarde (Viña et al. 1987 en Benavides et al. 1995). Las mareas en el Golfo no superan los 60 cm y son de tipo semidiurno. Su efecto más importante se observa en el incremento de las velocidades de las corrientes durante los flujos y reflujos.

1.4.4 CARTOGRAFÍA, AYUDAS Y PELIGROS PARA LA NAVEGACIÓN

El levantamiento cartográfico del Golfo de Morrosquillo es realizado por DIMAR y para el área se cuenta con las siguientes cartas de navegación:

|                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Cartas de Navegación DIMAR | <ul style="list-style-type: none"><li>COL 410 Isla Fuerte a Punta Comisario</li><li>COL 618 Golfo de Morrosquillo</li><li>COL 265 Aproximación a Coveñas y Santiago de Tolú</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|                            | <p>Las siguientes ayudas a la navegación más relevantes están graficadas y señalizadas en las cartas COL 410, COL 618 y COL 265</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Isla Fuerte, dispone de una boya provista con luz que proyecta un destello cada 10 segundos.</li><li>Roca de Morrosquillo, dispone de una boya provista con luz blanca que proyecta un destello cada 7 segundos.</li><li>Las Monoboyas TLU1 y TLU3 están igualmente provistas con luz blanca todo horizonte que proyecta un destello con período de 10 segundos.</li><li>La Monoboya TLU2, propiedad de OCENSA, está señalizada por una luz blanca todo horizonte con un período de 10 segundos.</li><li>Las mangueras flotantes de las monoboyas TLU1 y TLU3 están señalizadas mediante tres luces intermitentes color ambar de acuerdo a las especificaciones técnicas de la norma IALA B aplicables en Colombia.</li></ul> |

En cercanías y en el área de aproximación a las monoboyas TLU1 y TLU3 no se encuentran aguas bajas, estructuras sumergidas, arrecifes artificiales u otros elementos que representen peligro para la navegación. No obstante, los buque tanques que hagan aproximación al Golfo de Morrosquillo desde el norte, noroeste y oeste hacia al Área Restringida establecida por DIMAR para operación del Terminal Marítimo de Ecopetrol en Coveñas, deberán identificar los accidentes costeros en las cartas de navegación, especialmente las aguas bajas del archipiélago de San Bernardo al suroeste de la isla de

Tintipán, así como tener especial cuidado con la tubería submarina debidamente señalizada en la cartografía nacional e internacional.

Cuando la recalada provenga del suroeste, los buques deben tener máxima atención en la identificación de Isla Fuerte y la Roca de Morrosquillo (bajo rocoso sumergido en posición 09°35,6N – 075°59.7W).

En el Golfo de Morrosquillo, la DIMAR ha establecido las siguientes áreas:

- Área Restringida por tubería submarina de transporte de hidrocarburos

| PUNTO | LATITUD       | LONGITUD        |
|-------|---------------|-----------------|
| A     | 09° 24' 35" N | 75° 41' 17.5" W |
| B     | 09° 24' 35" N | 75° 40' 55" W   |
| C     | 09° 25' 52" N | 75° 40' 55" W   |
| D     | 09° 30' 23" N | 75° 43' 30" W   |
| E     | 09° 33' 03" N | 75° 47' 12" W   |
| F     | 09° 31' 48" N | 75° 48' 35" W   |
| G     | 09° 29' 00" N | 75° 47' 16" W   |
| H     | 09° 27' 25" N | 75° 44' 36" W   |
| I     | 09° 24' 49" N | 75° 42' 18" W   |

En el interior del área delimitada por estos puntos geográficos no está permitido el uso de anclas, debiendo utilizarse el seguro de ancla hasta que el Piloto Práctico o el Cargo Loading Master indiquen lo contrario.

- Área de fondeo de buques

Área B Tanqueros

| PUNTO | LATITUD       | LONGITUD      |
|-------|---------------|---------------|
| A     | 09° 31' 42" N | 75° 48' 48" W |
| B     | 09° 31' 42" N | 75° 50' 30" W |
| C     | 09° 33' 18" N | 75° 50' 30" W |
| D     | 09° 33' 18" N | 75° 48' 48" W |

El Terminal Marítimo no cuenta con áreas de fondeo exclusivas por lo cual los buques tanque que realicen operación de transferencia de hidrocarburos en sus instalaciones costa afuera utilizarán el área de fondeo B establecida por DIMAR y debidamente ilustrada en las cartas de navegación.

- Área de cuarentena

| PUNTO | LATITUD       | LONGITUD      |
|-------|---------------|---------------|
| A     | 09° 33' 00" N | 75° 54' 00" W |
| B     | 09° 33' 00" N | 75° 56' 00" W |
| C     | 09° 34' 00" N | 75° 56' 00" W |
| D     | 09° 34' 00" N | 75° 54' 00" W |

- Posición de espera para Pilotos Prácticos

| Posición de espera para Pilotos Prácticos |                     |
|-------------------------------------------|---------------------|
| Lat. 09° 32' 30" N                        | Long. 75° 50' 00" W |

1.5 INFORMACIÓN GENERAL DEL TERMINAL MARÍTIMO

1.5.1 CONDICIONES OPERACIONALES DEL TERMINAL MARÍTIMO

| Características de Buques que se pueden atender por monoboyas TLU1 & TLU3                                                                       |                                 |                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Características                                                                                                                                 | TLU1                            | TLU3                            |
| Esloras                                                                                                                                         | 220 m (mínima) a 280 m (máxima) | 228 m (mínima) a 335 m (máxima) |
| Distancia de la proa al manifold central (BTCM)                                                                                                 | 107 m (mínima) a 138 m (máxima) | 112 m (mínima) a 169 m (máxima) |
| Calado Máximo                                                                                                                                   | 17,07 m                         | 23,07 m                         |
| Peso Muerto (SDWT)                                                                                                                              | No > 175.000 Tm*                | No > 350.000 Tm                 |
| *La capacidad nominal de la monoboya TLU1 es de DWT 350.000Tm, quedando limitada en DWT 175.000 Tm, por las capacidades del sistema de anclaje. |                                 |                                 |

1.5.2 INFORMACIÓN TÉCNICA MONOBOYAS TLU1 Y TLU3

| Características                  | TLU1                                                                                                                                                                                            | TLU3                                                                                                                                                                                             |
|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sistema                          | SPM (Single Point Mooring) sistema de caja de acero soldada, en un sistema giratorio (swivel), con tanque de alivio, válvulas, tuberías, mangueras flotantes, mangueras submarinas y accesorios | SPM (Single Point Mooring) sistema de caja de acero soldada, en un sistema giratorio (swivel), con tanque de alivio, válvulas, tuberías, mangueras flotantes, mangueras submarinas y accesorios. |
| Año de Construcción              | 2008                                                                                                                                                                                            | 2008                                                                                                                                                                                             |
| Diámetro Inferior                | 15.8 m                                                                                                                                                                                          | 15.8 m                                                                                                                                                                                           |
| Diámetro Superior                | 9 m                                                                                                                                                                                             | 9 m                                                                                                                                                                                              |
| Puntal o Altura Total            | 12.4 m                                                                                                                                                                                          | 12.4 m                                                                                                                                                                                           |
| Registro Bruto                   | 260 ton                                                                                                                                                                                         | 260 ton                                                                                                                                                                                          |
| Registro Neto                    | 243 ton                                                                                                                                                                                         | 243 ton                                                                                                                                                                                          |
| Material de Construcción         | Acero Naval                                                                                                                                                                                     | Acero Naval                                                                                                                                                                                      |
| Calado                           | 4.40 m                                                                                                                                                                                          | 4.40 m                                                                                                                                                                                           |
| Desplazamiento máximo            | 260 ton                                                                                                                                                                                         | 260 ton                                                                                                                                                                                          |
| Color Estructura                 | Amarilla                                                                                                                                                                                        | Amarilla                                                                                                                                                                                         |
| Reflector de Radar e Iluminación | Luz blanca con flash con frecuencia 0.7s. con 05 destellos y un período de oscuridad de 2 segundos.                                                                                             | Luz blanca con flash con frecuencia 0.7s. con 02 destellos y un período de oscuridad de 2 segundos                                                                                               |
| Sistema de Anclaje               | 6 pilotes de 42" de Diámetro por 40 m C/ U.                                                                                                                                                     | 6 pilotes de 42" de Diámetro por 40 m C/U.                                                                                                                                                       |
| Cadenas de Anclaje               | 6 cadenas de 73 mm de Diámetro                                                                                                                                                                  | 6 cadenas de 95 mm de Diámetro                                                                                                                                                                   |
| Sistema de Amarre                | Plato Triangular para Hawser Doble                                                                                                                                                              | Plato Triangular para Hawser Doble                                                                                                                                                               |
| Pin de Carga en Boya             | S.W.L. 250 Ton                                                                                                                                                                                  | S.W.L. 250 Ton                                                                                                                                                                                   |
| Capacidad de Boya*               | 350.000 DWT                                                                                                                                                                                     | 350.000 DWT                                                                                                                                                                                      |
|                                  |                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                  |

| SISTEMA DE AMARRE         |                                               |                                               |
|---------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| Hawser tipo Grommet       | Diámetro 21"x 60 mts - Breaking Load 1043TonF | Diámetro 21" x 60 mts- Breaking Load 1043TonF |
| Chafe Chain Tipo B R3     | 250 ton                                       | 250 ton                                       |
| Grilletes y Cadenas       | 250 ton                                       | 250 ton                                       |
| MANGUERAS FLOTANTES       |                                               |                                               |
| Tren de 24"               | 22 unidades                                   | 24 unidades                                   |
| Y                         | 1 unidad                                      | 1 unidad                                      |
| Tren de 16"               | 8 unidades (4 Unidades cada Tren)             | 10 unidades (5 Unidades cada Tren)            |
| Longitud del Sistema      | 280 metros                                    | 312 metros                                    |
| CAPACIDAD DE CARGUE       |                                               |                                               |
| Nominal de la Monoboya    | 80.000 BPH                                    | 80.000 BPH                                    |
| Actual o Efectivo         | 10.000 a 40.000 BPH                           | 9.000 a 20.000 BPH                            |
| Tubería a tierra          | Diámetro 36"                                  | Diámetro 24"                                  |
| Tubería a TLU3            | Diámetro 36"                                  | Diámetro 36"                                  |
| POSICIÓN                  |                                               |                                               |
| Latitud                   | 09° 29' 46" N                                 | 09° 31' 45" N                                 |
| Longitud                  | 075° 44' 15" W                                | 075° 47' 10" W                                |
| Distancia a la Costa      | 10.4 Kilómetros                               | 16.5 Kilómetros                               |
| Profundidad Media del Mar | 26 m                                          | 36 m                                          |
| Distancia a TLU1/ TLU3    | 6.8 Kilómetros                                | 6.8 Kilómetros                                |

1.5.3 ASPECTOS OPERACIONALES RELEVANTES

- Al arribo del buque tanque para el embarque del personal se usará la escala real (Gangway) para lo cual es necesario que el buque haga socaire a la corriente y la brisa. En condiciones de marejada se usará la Escala Combinada (Escala de Piloto y Escala Real). La Escala de Piloto deberá cumplir las regulaciones del Convenio SOLAS.
- Para efectuar la libre plática, el Piloto práctico se embarcará en el punto establecido junto con las Autoridades del puerto, Agente Marítimo, Oficial de Protección de la Instalación Portuaria e Inspector de Contaminación.
- Cuando se autorice la libre plática por parte de la Autoridad Marítima, el Cargo Loading Master se embarcará junto con el Supervisor de Operaciones Marinas, los inspectores de calidad y cantidad y el personal de conectores, procediendo con la inspección de seguridad, posteriormente realizará la reunión para el acuerdo de carga (*key meeting*) y autorizará el inicio de la aproximación y amarre a la Monoboya.
- El Terminal no tiene la modalidad del procedimiento de despacho temprano (*Early Departure Procedure*) en relación con su documentación.
- Los servicios de suministro de víveres, agua potable, recibo de residuos sólidos, oleosos, actividades de reparación y/o mantenimiento que afecten la operatividad y capacidad de respuesta del buque tanque se podrán efectuar antes del embarque y/ o posterior al desembarque del equipo de trabajo perteneciente al Operador (Cargo Loading Master, Supervisor de Operaciones Marinas, conectores);mientras que el

buque esté en maniobra de aproximación, asegurado o en maniobra de zarpe de una de las monoboyas (TLU1 / TLU3), dichos servicios no se podrán proveer.

## **1.6 COMUNICACIONES**

Los capitanes de los Buque tanques deben informar al Terminal Marítimo por intermedio de su Agente Marítimo en forma escrita (correo electrónico), virtual o telefónica, el ETA con 72, 48 y 24 horas de anticipación. En la aproximación al puerto deberá comunicarse con la Estación de Control Tráfico Marítimo de Coveñas vía VHF marino Canal 16 para informar su ETA definitivo. Las comunicaciones radiales en el Terminal Marítimo de Coveñas se harán por los canales VHF marino 20 y 84.

Por intermedio de sus agentes marítimos, los Capitanes de los Buque tanques suministrarán a la Autoridad Marítima la información que sea requerida antes de su recalada a puerto.

Los Capitanes de los Buque tanques antes de su arribo y a través de su Agente Marítimo diligenciarán y entregarán al Terminal Marítimo la Lista de Verificación Pre-Arribo (Pre-Arrivals Check List. 'Lista de Verificación Pre-Arribo') (Anexo 1)

## **1.7 RECURSO HUMANO PARA LA ATENCIÓN DE BUQUE TANQUES**

Para la operación del Terminal Marítimo, se requiere:

- Cargo Loading Master
- Supervisor de Operaciones Marinas
- Personal Auxiliar de Operaciones (conectores)
- Tripulaciones de las embarcaciones que participan en la atención del buque tanque (remolcador de maniobra, remolcador de apoyo, lancha de transporte de personal)
- Inspector de Calidad y Cantidad
- Operadores de Consola en la Sala de control de cargue

## **1.8 OBLIGACIONES**

### **1.8.1 OBLIGACIONES DEL TERMINAL MARÍTIMO**

- a) Permitir el acceso a sus instalaciones de los funcionarios del Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Dirección General Marítima, la Agencia Nacional de Infraestructura, las Corporaciones Autónomas Regionales, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, el Departamento Administrativo de Seguridad y Autoridades Sanitarias, previo cumplimiento de todas las normas y procedimientos de seguridad y HSE establecidos por el Terminal Marítimo.
- b) Rendir oportunamente los informes que las autoridades requieran dentro de sus competencias y aquellos que soliciten por razones especiales, respondiendo por la veracidad y exactitud de los mismos.
- c) Mantener la continuidad y regularidad de los servicios en función de las atribuciones y objetivos del Terminal Marítimo, de acuerdo a la demanda de servicios.
- d) Atender toda solicitud de servicio portuario adicional a las reglamentadas en la resolución 850 de 2017 emitida por el Ministerio de Transporte, cuando estas se

encuentren relacionadas con la seguridad del puerto, salvamento, rescate y lucha contra la contaminación, realizada por los usuarios del puerto, a costo del solicitante y previa disponibilidad de los recursos del Terminal Marítimo.

- e) Informar a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) y demás autoridades competentes de los incidentes que puedan afectar la seguridad o el medio ambiente, de acuerdo con lo establecido en el Plan de Contingencia, el cual hace parte del Plan de Manejo Ambiental, aprobado para el Terminal Marítimo de Coveñas. Lo anterior en cumplimiento de las obligaciones definidas en el instrumento de manejo y seguimiento ambiental vigente y demás actos administrativos impuestos a la Sociedad Portuaria CENIT – Coveñas.

En la ejecución operativa de las acciones orientadas a la atención de incidentes o emergencias que afecten la seguridad y conservación del medio ambiente, se tendrán en cuenta todas las obligaciones del instrumento de manejo y seguimiento ambiental vigente y demás actos administrativos que se derivan de éste.

- f) Cumplir con el pago de los valores establecidos por las Autoridades Competentes que rigen las actividades portuarias y marítimas.
- g) Cumplir con las condiciones establecidas en el presente Reglamento y velar porque las personas o entidades que soliciten o utilicen los servicios del Terminal Marítimo cumplan sus disposiciones.
- h) Velar porque los servicios prestados en el Terminal Marítimo estén sujetos a las regulaciones contenidas en el presente Reglamento y sean pagados por los usuarios de acuerdo con la estructura tarifaria vigente.
- i) Ejecutar las operaciones de transferencia de carga cumpliendo con las mejores prácticas nacionales e internacionales enmarcadas bajo el concepto de operaciones seguras en un mar limpio.
- j) Velar por el manejo integrado de los residuos líquidos y sólidos generados por los buques tanques, las embarcaciones propias y las que participen en la operación del Terminal Marítimo, con el fin de garantizar el cumplimiento del Convenio MARPOL en lo referente a la implementación de instalaciones de recepción, subcontratación/autorización para que los prestadores de servicios portuarios de recepción y disposición final de desechos adelanten estas actividades, con el propósito de prevenir la contaminación del medio marino y el adecuado procesamiento de mencionados residuos.
- k) Permitir la evacuación de los desechos de los buques de manera adecuada hasta su disposición final, para evitar la contaminación del medio marino y/o terrestre.
- l) Garantizar la vigilancia y protección de las instalaciones portuarias y de la carga.
- m) Responder y velar por la seguridad, calidad y eficiencia en el uso de las instalaciones portuarias y en el manejo de la carga, así como del control de acceso y tránsito de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario y sus áreas de almacenamiento, de acuerdo con las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, sin perjuicio de las actuaciones o actividades que las autoridades competentes deban llevar a cabo en el ejercicio de sus funciones.
- n) Adquirir y mantener vigentes, en conjunto con CENIT como titular de la concesión portuaria, las garantías que aseguren el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades que se derivan de las actividades que se realizan y de los servicios que se prestan en el Terminal Marítimo, de acuerdo con la normatividad vigente.
- o) Coordinar con las autoridades competentes para que, en el ejercicio de sus funciones y atribuciones legales, tales como regulaciones sanitarias, marítimas, humanas, animales y vegetales, migración, requisitos aduaneros, controles de la Capitanía de Puerto, entre otras, no se produzcan retrasos en las operaciones.

## 1.8.2 OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES PORTUARIOS

### 1.8.2.1 REQUISITOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS POR PARTE DE OPERADORES PORTUARIOS

Los Operadores Portuarios que presten servicios en el Terminal Marítimo Coveñas, deberán acreditar los siguientes documentos:

- a) Copia vigente del registro de operador portuario expedido por la Superintendencia de Puertos y Transporte.
- b) Paz y Salvo de tasa de vigilancia portuaria expedido por la Superintendencia de Puertos y Transporte.
- c) Las garantías de Ley y las que el Terminal Marítimo determine necesarias ante posibles daños que por su culpa sean causados a terceros, a las instalaciones del Terminal y a la carga, sin perjuicio de las responsabilidades que les son propias conforme al Código de Comercio colombiano y demás leyes marítimas, ambientales y locales.
- d) Certificado de existencia y representación legal, expedido por la Cámara de Comercio del domicilio donde funciona la sede principal, cuya fecha no exceda los 3 meses.
- e) Fotocopia del NIT y del RUT
- f) Fotocopia de la Cédula de Ciudadanía del Representante legal de la empresa
- g) Listado del personal calificado, de la (s) persona (s) o empleado (s) que se encargará (n) directamente de las actividades en el Terminal Marítimo; indicando: nombre completo, número de la Cédula de Ciudadanía, cargo y fecha de ingreso.
- h) Copia de afiliación de sus trabajadores a la Administradora de Riesgos Laborales (ARPL, Empresa Promotora de Salud (EPS), y Administradora Fondo de Pensiones (AFP)
- i) En caso de utilizar personal subcontratado, anexar copia del contrato o promesa de acuerdo firmado con la empresa suministradora del personal.
- j) Relación de los equipos que utilizará en sus operaciones, documentos de propiedad y certificados de inspección, emitidos por una casa clasificadora de reconocimiento nacional o internacional según sea el caso.
- k) Certificación de actividades, emitida por los puertos donde ha prestado sus servicios en los últimos dos años
- l) Manual de procedimientos para los servicios que ofrece en el puerto
- m) Carnet de asistencia a inducción HSE vigente.

### 1.8.3 OBLIGACIONES DEL AGENTE MARÍTIMO DEL BUQUE TANQUE

El Agente Marítimo del Buque tanque deberá ocuparse de todos los asuntos legales de éste tales como: elaboración de documentos, cancelación de los servicios portuarios, utilización extraordinaria del puerto si la hubiere, de costos de descontaminación si los hubiere y demás asistencias que el Buque tanque requiera durante la maniobra y cargue o descargue en el Terminal Marítimo.

Las funciones de los Agentes Marítimos, entre otras, son:

- a) Representar al Armador en todas las relaciones comerciales y legales referentes a contratos de transporte marítimo.
- b) Gestionar todos los eventos administrativos relacionados con la permanencia del buque tanque en el Terminal Marítimo.
- c) Hacer entrega a las respectivas autoridades aduaneras y a órdenes del destinatario, de las mercancías transportadas por la nave.
- d) Representar judicialmente al Armador o al Capitán en lo concerniente a las obligaciones relativas a la nave agenciada.
- e) Responder personal y solidariamente con el Capitán del Buque tanque agenciado por la inejecución de las obligaciones relativas a la entrega o recibo de los hidrocarburos.
- f) Responder solidariamente con el Armador y el Capitán por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada que contraigan éstos en el país.
- g) Pagar con anticipación los servicios prestados por el Terminal.
- h) Pagar la tasa del servicio de seguridad marítima y demás cargos pertinentes a la Nación.
- i) Pagar otros servicios portuarios causados por el Buque tanque, tales como utilización extraordinaria del puerto e incidentes de contaminación.
- j) Suministrar la información operativa requerida en la comunicación de pre-arribo.
- k) Informar al Terminal Marítimo de forma periódica el ETA del Buque tanque y sus condiciones de arribo.
- l) Ocuparse de todos los asuntos legales, elaboración de documentos, comunicación tanto con autoridades portuarias como operadores del Terminal y la respectiva asistencia que requiera el mismo.
- m) Todas las contempladas en el Libro V del Código de Comercio colombiano.
- n) El Agente Marítimo deberá garantizar el cumplimiento por parte del Buque Tanque de los procedimientos establecidos en Plan de Manejo Ambiental aprobado por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA para el funcionamiento del Terminal Marítimo de Coveñas.
- o) Participar activamente en las investigaciones de Incidentes o Fallas de Control en las que se le solicite hacer parte del equipo investigador, para determinar las causas, acciones correctivas y lecciones aprendidas con miras a garantizar la seguridad en los procesos que se realizan en el Terminal Marítimo

#### 1.8.4 OBLIGACIONES DE LOS USUARIOS

En la actividad portuaria todas las personas en ella involucradas (el Armador de una nave, el Capitán de un Buque tanque, sus Agentes Marítimos, los Operadores Portuarios, el Dueño de la Carga, las Autoridades y cualquier otra persona o usuario) se someterán a lo prescrito por los Convenios Marítimos Internacionales ratificados por la Nación, así como a las recomendaciones y directrices adoptadas por las Autoridades Marítima y Portuaria Nacional.

En consideración al manejo de carga peligrosa, la operación, incluyendo el amarre, desamarre, deslastre, lastre, cargue, descargue y las maniobras de emergencia, se realizarán en concordancia con las siguientes normas:

- a) Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Marítimo Coveñas.

- b) Guía Internacional de Seguridad de Buque tanques y Terminales Petroleros (ISGOTT) – última Edición
- c) Recomendaciones aplicables del Foro Marino Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF).
- d) Convenio Internacional para prevenir la Contaminación del Mar, de 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78) y modificaciones aprobadas por la OMI al mismo.
- e) Convenio Internacional para la Protección de la Vida Humana en el Mar (SOLAS).
- f) Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).
- g) CLC 92 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (1992 Protocol).
- h) Fund Convention 1992.
- i) Código Internacional para la Gestión de la Seguridad (ISM).
- j) Código Marítimo Internacional para Mercancías Peligrosas (IMDG)
- k) Decreto Ley N° 321 / 99 Plan Nacional de Contingencia contra derrame de hidrocarburos, derivados y sustancias nocivas, en aguas marinas, fluviales y lacustres.
- l) Decretos 1609 del 31 de Julio de 2002 y 4741 del 30 de diciembre de 2005 “Prevención y Manejo de Residuos Peligrosos”
- m) Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).
- n) Resolución 850 de 2017, por medio de la cual se establece el contenido de los reglamentos de condiciones técnicas de operación de los puertos marítimos.
- o) Resolución No. 135-DIMAR del 27 de febrero de 2018 por la cual se expide el Reglamento Marítimo Colombiano.

## **1.9 PROCEDIMIENTOS DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA (PBIP)**

El Terminal Marítimo Coveñas cuenta Declaración de Cumplimiento del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) No. 090004 expedido por la DIMAR el 27 de junio de 2018 (Anexo 2). El buque tanque deberá cumplir las regulaciones del PBIP de Colombia durante su estadía en el Terminal.

## **CAPITULO II. ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL MARÍTIMO**

### **2.1 ORGANIZACIÓN**

#### **2.1.1 ECOPETROL**

ECOPETROL S.A. es una Sociedad de Economía Mixta de carácter comercial, organizada bajo la forma de sociedad anónima, del orden nacional, vinculada al Ministerio de Minas y Energía, de conformidad con la Ley 1118 de 2006, en adelante en el presente documento se llamará “ECOPETROL S.A.” o “la Sociedad”. El domicilio principal de ECOPETROL S.A. es la ciudad de Bogotá D.C. y de conformidad con lo establecido en los Estatutos Sociales podrá establecer subsidiarias, sucursales y agencias en el territorio nacional y en el exterior.

## 2.1.2 OBJETO SOCIAL

De acuerdo con los Estatutos Sociales, el objeto social de Ecopetrol S.A. es el desarrollo, en Colombia o en el exterior, de actividades comerciales o industriales correspondientes o relacionadas con la exploración, explotación, refinación, transporte, almacenamiento, distribución y comercialización de hidrocarburos, sus derivados y productos

## 2.1.3 MISIÓN

ECOPETROL S.A. tiene como misión encontrar y convertir fuentes de energía en valor para sus clientes y accionistas, asegurando la integridad de las personas, la seguridad de los procesos y el cuidado del medio ambiente, contribuyendo al bienestar de las áreas donde opera, con personal comprometido que busca la excelencia, su desarrollo integral y la construcción de relaciones de largo plazo con los grupos de interés.

## 2.1.4 VISIÓN

ECOPETROL S.A. tiene como visión ser un grupo empresarial enfocado en petróleo, gas, petroquímica y combustibles alternativos, y ser una de las 30 principales compañías de la industria petrolera, reconocida por su posicionamiento internacional, su innovación y compromiso con el desarrollo sostenible.

## 2.1.5 CÓDIGO DE ÉTICA

ECOPETROL S.A. cuenta con un Código de Ética que hace parte integral de las mejores prácticas corporativas. Este Código reúne los valores, principios y comportamientos que deben guiar la conducta de los trabajadores, miembros de la Junta Directiva, proveedores y contratistas de Ecopetrol S.A., sin distingo de nómina, cargo o ubicación geográfica. El Código puede ser consultado en la página electrónica de ECOPETROL S.A. [www.ecopetrol.com.co](http://www.ecopetrol.com.co).

## 2.1.6 POLÍTICAS EMPRESARIALES

Las políticas empresariales definen el marco de actuación que orienta la gestión empresarial. Son pautas de comportamiento no negociables y de obligatorio cumplimiento, cuyo propósito es canalizar los esfuerzos hacia la realización del objeto social de la Sociedad. Las políticas empresariales de la Sociedad pueden ser consultadas en la página electrónica de ECOPETROL S.A. [www.ecopetrol.com.co](http://www.ecopetrol.com.co).

## 2.2 AUTORIDADES DEL PUERTO

De conformidad con la Ley 1ª de 1991 son Autoridades Portuarias:

**Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES**, quien aprueba o rechaza los planes de expansión portuaria que le presente el Ministerio de Transporte. El Ministerio de Transporte, autoridad que tiene a su cargo la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito y su infraestructura, así como la programación, ejecución y evaluación en coordinación con la Superintendencia de Puertos y Transporte, de los planes de expansión portuaria aprobados por el CONPES. Ejerce las funciones establecidas en el Decreto 2053 del 23 de Julio de 2003.

**Superintendencia de Puertos y Transporte** quien ejerce funciones de inspección, vigilancia y control sobre las personas naturales o jurídicas que ejecuten o realicen actividades portuarias de acuerdo con la misma ley, y los Decretos 101 y 1016 de 2000.

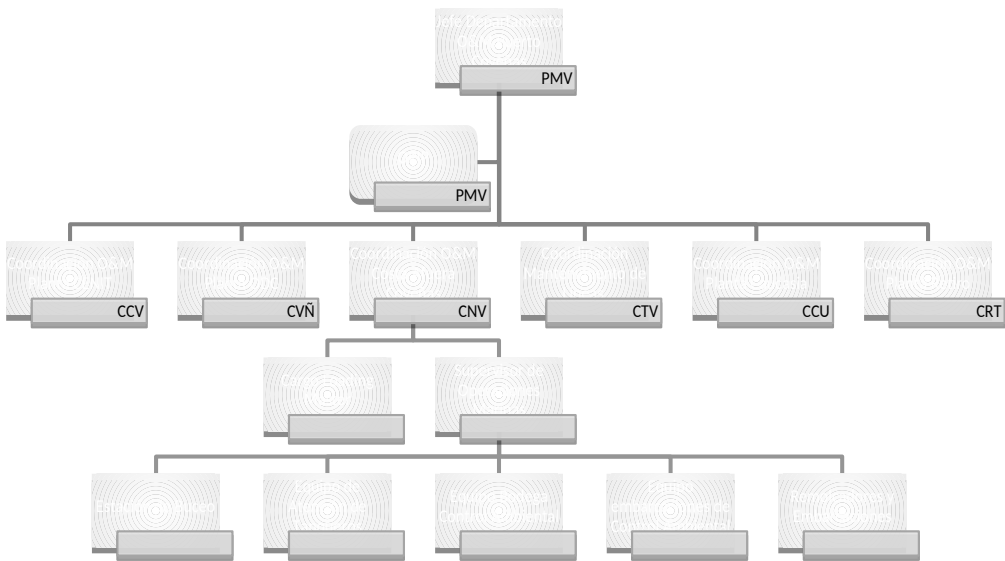
**Ministerio de Defensa Nacional** es el organismo del Gobierno Nacional que participa en la definición, desarrollo y ejecución de las políticas de defensa y seguridad nacionales para garantizar la soberanía nacional, la independencia, la integridad territorial y el orden constitucional, el mantenimiento de las condiciones necesarias para el ejercicio y el derecho de libertades públicas, y para asegurar que los habitantes de Colombia convivan en paz.

**Armada Nacional** es la fuerza militar legítima de la República de Colombia que a través del empleo de su poder naval, contribuye a garantizar la independencia de la Nación, mantener la integridad territorial, la defensa del Estado y sus Instituciones en su jurisdicción.

**Dirección General Marítima (DIMAR)** es la Autoridad Marítima Nacional que ejecuta la política del gobierno en asuntos marítimos y tiene por objeto, la regulación, dirección y control de las actividades marítimas y los reglamentos que se expidan para su cumplimiento, así como la promoción y estímulo del desarrollo marítimo del país, y está representada en los puertos por el Capitán de Puerto (Decreto 2324 de 1984). Las Capitanías de Puerto son las entidades encargadas de vigilar el cumplimiento de la legislación relacionada con las actividades marítimas y fluviales en los litorales Pacífico y Caribe, áreas insulares, en los ríos con tráfico internacional y en los 27 kilómetros finales antes de la desembocadura del Río Magdalena en el mar.

2.3 ORGANIGRAMA DEL TERMINAL MARÍTIMO

Se relaciona de forma general el esquema organizacional del que dispone ECOPETROL S.A. para la atención como OPERADOR del Terminal Marítimo de Coveñas, actuando en nombre de CENIT como AUTORIZADO.



2.4 FUNCIONES DEL TERMINAL

2.4.1 TERMINAL DE CONDICIÓN TÉCNICA ESPECIAL CENIT - VIT DE ECOPETROL S.A.

El Terminal Marítimo de Coveñas, concesionado por CENIT y operado por la Vicepresidencia de Operaciones & Mantenimiento de Transporte y Logística (VIT) de

ECOPETROL S.A., está dedicado al transporte de hidrocarburos y sus derivados para importación y exportación bajo la modalidad de operación directa de mar a tierra o viceversa. Este Terminal cumple condiciones Técnicas Especiales en razón a su ubicación, el alcance de sus actividades, la relevancia para el comercio exterior del país, el tipo de tráfico atendido, la especialidad en sus operaciones y equipos, el tipo de productos manejados y el tonelaje de las embarcaciones atendidas.

Con la expedición de la Resolución No. 993 del 16 de septiembre de 2013 por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura y la suscripción del Otrosí No. 01 de 2013, la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA autorizó la cesión del contrato de concesión portuaria No. 004 del 18 de mayo de 2007 de ECOPETROL S.A. a CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBUROS S.A., hasta la vigencia del contrato en 2027.

Las áreas de uso público e infraestructura portuaria entregadas en concesión, se encuentran ubicadas el Municipio de Coveñas, Departamento de Sucre, en el sitio denominado Terminal Petrolero de Coveñas, en la zona portuaria del Golfo de Morrosquillo, conformadas por una zona de playa marítima y unas zonas marítimas adyacentes de servicios y corresponden a los bienes de uso público junto con la infraestructura portuaria allí construida, y tienen las siguientes particularidades:

## 2.5 UBICACIÓN EXTENSIÓN DE LOS BIENES DE USO PÚBLICO DEL TERMINAL



Imagen No. 2 Vista panorámica Terminal Petrolero Coveñas



Imagen No. 3 Infraestructura Costa Afuera – Monoboya TLU1 en atención de buque tanque

La zona de playa marítima, con un área de 1.098,06 m<sup>2</sup> tiene los siguientes linderos: por el norte con aguas del Golfo de Morrosquillo, por el sur con la vía que de Coveñas conduce a

Lorica, por el occidente con el antiguo terreno de playa y por el oriente con antiguo terreno de playa. Está delimitada por las siguientes coordenadas planas de Gauss:

| PUNTO | NORTE        | ESTE         |
|-------|--------------|--------------|
| 1     | 1'532.727,72 | 1'152.198,89 |
| 2     | 1'532.727,26 | 1'152.229,78 |
| 3     | 1'532.722,12 | 1'152.259,79 |
| 4     | 1'532.740,58 | 1'152.260,47 |
| 5     | 1'532.750,28 | 1'152.248,93 |
| 6     | 1'532.748,24 | 1'152.229,24 |
| 7     | 1'532.746,73 | 1'152.222,84 |
| 8     | 1'532.743,21 | 1'152.197,96 |

El área total de la zona de playa marítima es de 1.098,06 m<sup>2</sup> y en ella se encuentra la siguiente infraestructura:

- Placa de concreto zona de parqueo y acceso al muelle, con un área de 630,11 m<sup>2</sup>
- Área de terreno confinada por la malla de cerramiento de acceso al muelle, área 396,73 m<sup>2</sup>
- Caseta de vigilancia con su jardinera, con un área de 71,22 m<sup>2</sup>

Las Zonas Marítimas Adyacentes de servicios están conformada por la zona de aguas marítimas del muelle de servicios y la zona de aguas marítimas para el cargue y descargue de hidrocarburos:

- Zona de aguas marítimas del muelle de servicios: se extiende desde la línea más alta marea hasta alcanzar una profundidad de 7 metros, lindando por el norte, este y oeste con aguas del Golfo de Morrosquillo, por el sur con la zona de playa otorgada en concesión y se encuentra delimitada por los siguientes puntos, expresados en coordenadas planas de Gauss:

| PUNTO | NORTE        | ESTE         |
|-------|--------------|--------------|
| 8     | 1'532.743,21 | 1'152.197,96 |
| 9     | 1'533.143,67 | 1'152.190,31 |
| 10    | 1'533.241,91 | 1'152.208,97 |
| 11    | 1'533.201,24 | 1'152.222,84 |
| 12    | 1'533.103,00 | 1'152.404,48 |
| 4     | 1'532.740,58 | 1'152.260,47 |

- Muelle de servicios: Está ubicado en las siguientes coordenadas planas de Gauss

| PUNTO | NORTE        | ESTE         |
|-------|--------------|--------------|
| 7     | 1'532.746,73 | 1'152.222,84 |
| 13    | 1'533.150,32 | 1'152.299,47 |
| 14    | 1'533.151,44 | 1'152.293,57 |
| 15    | 1'533.196,83 | 1'152.302,19 |
| 16    | 1'533.193,47 | 1'152.319,88 |
| 17    | 1'533.148,08 | 1'152.311,26 |
| 18    | 1'533.149,20 | 1'152.305,36 |
| 6     | 1'532.748,24 | 1'152.229,24 |

- Zona de aguas marítimas de servicio para el cargue y descargue de hidrocarburos: corresponden al lecho marino y a las aguas marítimas donde se encuentran las instalaciones costa afuera del Terminal de Coveñas, conformadas por las monoboyas TLU1 y TLU3.

2.6 ADMINISTRACIÓN

Todas las actividades administrativas y operativas realizadas en el Terminal Marítimo están bajo la vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transporte; en la actividad portuaria

todas las personas en ella involucradas, se someterán a lo prescrito por los convenios Marítimos Internacionales ratificados por la Nación, así como a las recomendaciones y directrices adoptadas por las Autoridades Marítimas y Portuarias Nacionales

### 2.6.1 MODELO DE ADMINISTRACIÓN Y OPERACIÓN

Ecopetrol S.A. y el Terminal Marítimo de Coveñas desarrollan la administración portuaria bajo un sistema integral de gestión de seguridad, protección de la embarcación y prevención de la contaminación marina, que involucra la planeación, ejecución, verificación, aseguramiento, mejora continua y demás actos relativos a los bienes y servicios que se prestan en sus instalaciones portuarias.

## 2.7 RELACIÓN CON LOS USUARIOS

La relación del Terminal Marítimo con sus usuarios se enmarca en el Código de Buen Gobierno de CENIT S.A.S., como documento autorizado del Terminal Marítimo de Coveñas, en el cual se define el marco de actuación de la Sociedad frente a sus Accionistas, la Junta Directiva y demás administradores y, en términos generales, los miembros de sus Grupos de Interés, e integra las normas y mejores prácticas de gobierno corporativo que sirven de base al día a día de los negocios de CENIT (Anexo 3).

Durante la permanencia del buque tanque en las instalaciones del Terminal Marítimo, el Armador de la nave, su Capitán y tripulantes, los Agentes Marítimos y Operadores Portuarios, el dueño de la carga, las Autoridades y cualquier otra persona o usuario, aceptan los términos y condiciones de seguridad estipuladas en el presente Reglamento, los Procedimientos Operacionales y de inspección de seguridad al arribo de los buque tanques, los Procedimientos de seguridad y salud en el trabajo (HSE), las medidas de protección al medio marino en el área concesionada para las operaciones marítimas de Ecopetrol S.A., el Plan de Emergencia, el Plan de Protección de la Instalación Portuaria (P.B.I.P.), los Convenios Institucionales y el Manual de Operaciones del Terminal.

## 2.8 TARIFAS

- a) La tarifa liquidada y cobrada por la utilización de las instalaciones y sus servicios es la establecida por el Terminal Marítimo Coveñas, la cual ha sido registrada ante la Superintendencia de Puertos y Transporte.
- b) La tarifa está expresada en dólares de los Estados Unidos de América.
- c) El Armador, el Capitán del buque tanque y el Agente Marítimo serán responsables solidariamente de la oportuna cancelación de los servicios facturados, de los costos a que haya lugar y de sus accesorios.
- d) Tarifas y cobros para todos los efectos en donde el Terminal preste un servicio adicional al buque tanque, este servicio será cobrado de acuerdo a las tarifas aprobadas por el Terminal Marítimo, cuando aplique.
- e) El Terminal Marítimo para el cobro de muellaje tiene una tarifa única por el servicio portuario prestado la cual varía de acuerdo a la Tasa Representativa de Mercado (TRM) del día de factura (zarpe de la nave).
- f) Para todos los efectos en donde el Terminal preste un servicio adicional al buque tanque, este servicio será cobrado de acuerdo a las tarifas aprobadas por el Terminal Marítimo, cuando aplique y se informará al Capitán la razón de la misma. Son motivo de cobros por servicios adicionales:

- La utilización extra de las instalaciones por causas no imputables al Terminal Marítimo.
- La disponibilidad extra de personal del Terminal.
- La utilización extra de las instalaciones en actividades diferentes a la transferencia de carga.
- En caso de presentarse problemas por estabilidad del buque tanque, todos los costos de movilización de la nave al área de fondeo, incluida la asesoría de un especialista de estiba para adrizar el buque tanque y de la nueva maniobra de amarre para continuar la transferencia de carga.
- La utilización extra de embarcaciones o barcasas.
- La utilización extra del grupo de buzos.
- El servicio de mitigación por causa de una contaminación.
- Utilización del muelle de servicios para el recibo de residuos sólidos clasificados y líquidos aceitosos.
- Demora en firma de documentos comerciales o zarpe de la Monoboya por parte del Capitán, atribuibles a él mismo, sus Armadores, fletadores o compradores
- Otros servicios adicionales a solicitud del Buque tanque.

## **2.9 FACTURACIÓN**

El valor de los servicios portuarios debe ser pagado anticipadamente al arribo del buque tanque, para lo cual el Agente Marítimo debe efectuar la autoliquidación para cada nominación. La consignación se debe efectuar con mínimo tres días de anticipación (si es en efectivo o transferencia bancaria) o con nueve días de anticipación (si es en cheque), al último día hábil previo al arribo del Buque tanque.

Los ajustes de la autoliquidación se efectuarán con la TRM vigente en la fecha que el buque tanque quede libre del Terminal y el Agente Marítimo tendrá plazo de un día hábil para su pago, contado a partir del zarpe de la nave.

En los casos de cancelación de la nominación del buque tanque por causas ajenas al Terminal Marítimo, este reintegrará en el menor tiempo posible los dineros que por servicios portuarios hayan sido pagados previamente. El Terminal no reintegrará el dinero en aquellos casos específicos en que, por causa imputable única y exclusivamente al Buque tanque, éste no pueda recibir la carga programada habiéndose efectuado ya la maniobra de amarre al Terminal.

No se atenderán Buque tanques cuyo Agente Marítimo no haya cancelado previamente los costos por servicios portuarios y se haya confirmado el recibo de la consignación. La totalidad del valor de los servicios portuarios debe ser pagado anticipadamente al arribo del Buque tanque, para lo cual el Agente Marítimo debe efectuar la autoliquidación para cada nominación de Buque tanque.

La consignación se debe efectuar con mínimo cinco días de anticipación (si es en efectivo o transferencia bancaria) o con nueve días de anticipación (si es en cheque), al último día hábil previo al arribo del Buque tanque.

Los ajustes de la autoliquidación se efectuarán con la Tasa Representativa de Mercado (TRM) vigente en la fecha que el Buque tanque quede libre del Terminal y el Agente Marítimo tendrá plazo de un día hábil para su pago, contado a partir del zarpe del buque tanque.

En los casos de cancelación de la nominación del buque tanque por causas ajenas al Terminal Marítimo, este reintegrará en el menor tiempo posible los dineros que por servicios portuarios hayan sido pagados previamente. El Terminal no reintegrará el dinero en aquellos casos específicos en que por causa imputable única y exclusivamente al buque

tanque, éste no pueda recibir la carga programada habiéndose efectuado ya la maniobra de amarre a una Monoboya.

No se atenderán buque tanques cuyo Agente Marítimo no haya cancelado previamente los costos por servicios portuarios y se haya confirmado el recibo de la consignación.

## 2.10 SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD

El Terminal Marítimo Coveñas, desarrolla la administración portuaria bajo un sistema integral de gestión de seguridad, protección de la embarcación y prevención de la contaminación marina, involucrando la planeación, ejecución, verificación, aseguramiento, mejora continua y demás actos relativos a los bienes y servicios que se prestan en sus instalaciones portuarias.

En cuanto a la Gestión de Seguridad, el Terminal Marítimo cuenta con la certificación de la casa clasificadora LLOYD’S REGISTER en el código Internacional Gestión de la Seguridad (IGS o ISM por sus sigla en inglés *International Safety Management*), estándar de seguridad operacional y conservación del medio marino establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI).

## 2.11 POLÍTICA DE CALIDAD Y ACCESO

ECOPETROL S.A., empresa enfocada a descubrir fuentes de energía y a convertirlas en riqueza para garantizar su sostenibilidad y el crecimiento constante, desarrolla sus actividades dentro del cumplimiento de las normas legales vigentes, las buenas prácticas de gobierno corporativo, el respeto de los derechos humanos y los compromisos de responsabilidad social empresarial. Por ello, se relaciona a continuación el universo de principios fundamentales que rigen en la organización:

**ÉTICA Y TRANSPARENCIA:** Enmarcamos nuestras actuaciones en la ética y la transparencia y prevenimos entre otros, el fraude, la corrupción y el lavado de activos.

**COMPROMISO CON LA VIDA:** El compromiso con la vida, el respeto y cabal cumplimiento de los derechos humanos, y la protección ambiental, están presentes en toda actividad de la empresa. En consecuencia, valoramos la diversidad cultural, la eco-eficiencia, la biodiversidad, y contribuimos con acciones efectivas para evitar el cambio climático.

**AMBIENTE DE TRABAJO:** Mitigamos y eliminamos los riesgos generados como consecuencia de la operación con la generación de un ambiente de trabajo en condiciones seguras para favorecer el bienestar integral y la calidad de vida de los trabajadores, jubilados, familiares y contratistas.

**EXCELENCIA OPERACIONAL:** Fijamos metas desafiantes, basados en altos estándares de desempeño, la gestión eficiente de los recursos y la mejora continua de nuestros procesos y operaciones. Reconocemos la existencia de riesgos que pueden afectar el logro de nuestros objetivos y la continuidad del negocio. Promovemos el desarrollo y mejor desempeño de nuestro talento humano, donde todos los empleados tienen la oportunidad de desarrollar sus competencias conforme a las necesidades de la organización.

**DESARROLLO SOSTENIBLE:** Aseguramos el logro de objetivos empresariales en el largo plazo basados en el equilibrio económico, social y ambiental. Participamos activamente en la solución de problemas que afecten a las comunidades de las que hacemos parte.

**INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN:** Gestionamos la información para la toma de decisiones efectivas. Divulgamos información relevante para nuestros grupos de interés,

sujetos a consideraciones de confidencialidad y el respeto a la normatividad sobre propiedad intelectual.

**CONOCIMIENTO E INNOVACIÓN:** Consideramos la gestión del conocimiento, la tecnología y la innovación como factores fundamentales para la generación de valor y ventajas competitivas para la Organización. Fortalecemos el aprendizaje organizacional, incorporando nuevos conocimientos y las mejores prácticas de la industria.

Conforme a lo anterior aseguramos la construcción de la normatividad que corresponda a estos principios, su divulgación y garantizamos su cumplimiento en la organización, con el propósito de asegurar la sostenibilidad de ECOPETROL S.A y fortalecer relaciones de largo plazo con sus grupos de interés.

## **2.12 CÓDIGO DE BUEN GOBIERNO**

En desarrollo de las disposiciones estatutarias correspondientes y de la normatividad jurídica aplicable, ECOPETROL S.A. adoptó el Código de Buen Gobierno de ECOPETROL S.A., documento que integra las mejores prácticas corporativas en materia de transparencia, gobernabilidad y control con el fin de generar confianza en los grupos de interés y en el mercado en general. Las mejores prácticas de gobierno corporativo descritas en el Código complementan lo establecido en los Estatutos Sociales de la Compañía.

Todas las actuaciones de los miembros de la Junta Directiva, Presidente de la Sociedad, empleados, contratistas y sus empleados, accionistas e inversionistas, están enmarcadas en las disposiciones de este Código para que el gobierno de la Sociedad pueda desarrollar su actividad empresarial dentro del buen manejo societario y los principios éticos.

El Código de Buen Gobierno (Anexo 4) está disponible para ser consultado de manera permanente en la página electrónica [www.ecopetrol.com.co](http://www.ecopetrol.com.co).

## **2.13 PARTICIPACIÓN CIUDADANA**

Ecopetrol S.A. creó la Oficina de Participación ciudadana, en donde los ciudadanos pueden recibir información y orientación sobre la gestión portuaria desarrollada en los Terminales Marítimos. Contamos con los siguientes puntos de contacto: Línea gratuita: 01800093444, email [participación.ciudadana@ecopetrol.com.co](mailto:participación.ciudadana@ecopetrol.com.co) y el portal: [www.ecopetrol.com.co](http://www.ecopetrol.com.co).

# **CAPITULO III. INFRAESTRUCTURA Y ACCESO**

## **3.1 CANALES DE ACCESO PARA BUQUE TANQUES**

Para acceder a la zona de carga de las Monoboyas TLU1 y TLU3 no se tiene canal ni dársena de maniobra debido a que las mismas están ubicadas en aguas abiertas del Golfo de Morrosquillo

## **3.2 MUELLE DE SERVICIOS Y ÁREAS DE AMARRE EN LAS MONOBOYAS**

El muelle de servicios del Terminal Marítimo comprende una plataforma de acceso de 6 metros de ancho, cuyos primeros metros están constituidos por un terraplén con relleno de roca tipo espolón, continuando con una estructura de concreto de 400,60 metros (vía de acceso) sobre pilotes de tubería rellenos de concreto, que se extiende hasta alcanzar la

plataforma de atraque de 46 metros de largo por 18 metros de ancho, para una longitud total de 466,60 metros, el área ocupada por el muelle de servicios es de 3.348 m<sup>2</sup>. El plano general del muelle de servicios (Anexo 5) y el Cálculo de Resistencias de esta estructura (Anexo 6) se adjuntan al presente Reglamento. De acuerdo a lo consignado en el mencionado Anexo 6, la estructura general del muelle de servicios tiene una resistencia de 5.000 kg/m<sup>2</sup>.

De acuerdo a la batimetría realizada en 2017 al área costa afuera del Terminal Marítimo, la profundidad promedio en el área del muelle de servicios es de 12 metros. El muelle de servicio tiene dos sectores de atraque, occidental y oriental, que se describen a continuación:

Ambos sectores tienen 46 metros de largo; cada uno tiene cuatro bitas instaladas sobre pilotes de concreto y una pasarela metálica para el embarque y desembarque de personal hacia/desde el buque que se encuentre atracado. En total el muelle cuenta con 05 bitas en cada costado como lo muestra la siguiente ilustración:

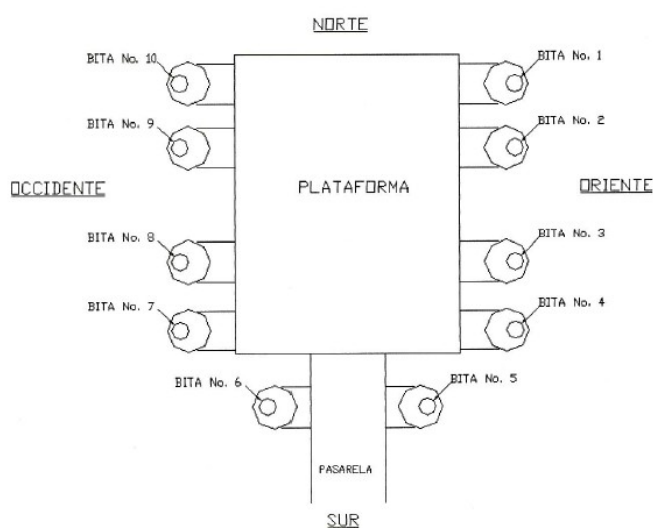


Imagen No. 4 Infraestructura Costa Afuera – Ilustración muelle de servicios

En cada costado del muelle las embarcaciones tienen aproximadamente un radio de 250 yardas para las maniobras de zarpe y atraque

Las bitas con las cuales cuenta en Terminal están instaladas sobre pilotes hincados, enrocados, son del tipo *T* y se caracterizan por su simplicidad y resistencia, la soldadura que presentan hace referencia al tipo *filete*, caracterizada por rellenar los bordes de las placas mediante uniones de esquinas. La máxima carga de trabajo seguro (*Safe Working Load*) o tracción a punto fijo está calculada en 25 Toneladas (en el ámbito marítimo se entiende como TBP o Toneladas de Bollard Pull).

El muelle de servicios del Terminal Marítimo funciona como lugar de apoyo para las actividades logísticas y técnicas realizadas en las instalaciones costa afuera, por lo cual el tiempo máximo de permanencia de las embarcaciones en el muelle en condición de atraque es de 06 horas. Actualmente las bitas son sometidas a mantenimientos preventivos con respecto a sus soldaduras, limpieza mecánica con arenado (*sand blasting*) grado metal blanco, medición de espesores y aplicación esquema de pintura con base poliuretano.

Los sectores de atraque principales (oriental y occidental) están dotados con tres tipos de defensas adecuadas para la protección tanto de las embarcaciones que atracan en el muelle como de la propia estructura física. Los tipos de defensas instaladas son:

Defensas Doble Barra:

Estructura en poliuretano. Evita la desviación de la defensa, optimizando la absorción de energía cinética producida por el choque de las embarcaciones, fabricada en poliuretano, superando las propiedades físicas de los materiales convencionales.

Características: baja dureza en el material, mayor absorción de energía cinética, minimización de fuerza de reacción y resistencia a degradación.

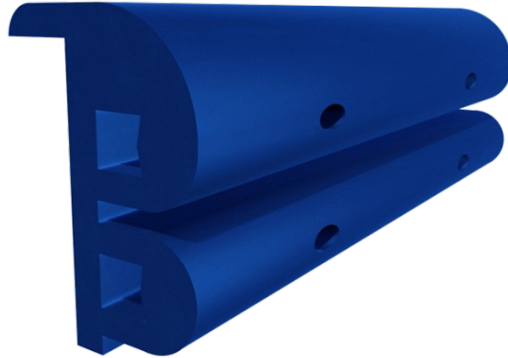


Imagen No. 5 Defensa tipo *Doble Barra*

En cada costado principal de atraque (oriental y occidental) el muelle cuenta con 24 montajes dobles de defensas tipo Doble Barra.

#### Defensa Cónica:

Las defensas Cónicas son un conjunto, fabricadas en poliuretano B602 que garantiza una mejor compresión SET y un mejor rebote, así como mayor durabilidad frente a las características del caucho. El tipo frontal van con sus respectivas rejillas de anclaje en acero A 36. El material cuenta con un tratamiento de PTFE y recubierta con pintura anticorrosiva. El tipo cónica poseen bridas de acero naval.

Características: resistentes a la abrasión, al desgaste, al desgarre, al oxígeno y al ozono; conservación de propiedades mecánicas, cadenas que limitan la energía de reacción, resistencia a daños causados por flexión y torsión.

Los costados, occidental y oriental tienen instaladas cuatro defensas cónicas cada uno.



Imagen No.6 Defensa tipo *Cónica*

#### Defensa tipo Panel

Estas defensas tienen un Diseño óptimo para absorción de energía cinética producida por el choque de embarcaciones.

Características:

Su forma plana aumenta la superficie de contacto, buena resistencia al calor, resistencia a la “hidrólisis”, excelente compresión SET y evita el contacto entre el metal y el casco de la embarcación. Cada costado (oriental y occidental) cuenta con cuatro defensas tipo Panel.

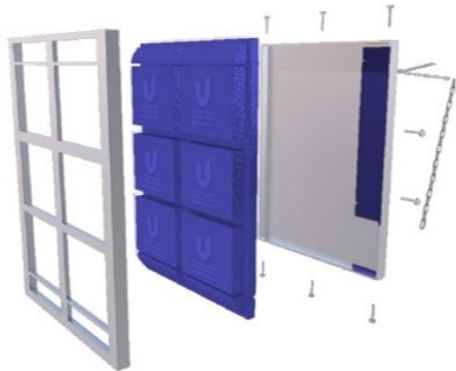


Imagen No. 7 Defensa tipo *Panel*

Las especificaciones técnicas del material que compone las defensas tipo Doble Barra, Cónica y Panel son las siguientes:

| PROPIEDADES FÍSICAS DEL POLIURETANO DE LAS DEFENSAS<br>MARCA URELAST |           |            |            |
|----------------------------------------------------------------------|-----------|------------|------------|
| Dureza, Shore A                                                      | 82        | 90         | 95         |
| Módulo psi (Mpa) – 100%                                              | 800(5.5)  | 1100(7.6)  | 1800(12.4) |
| Módulo psi (Mpa) – 300%                                              | 150(10.3) | 2200(15.2) | 4300(29.6) |
| Esfuerzo de rotura, psi (Mpa)                                        | 5800(40)  | 7100(48.9) | 7200(49.6) |
| Alargamiento %                                                       | 490       | 430        | 380        |
| Sistema de compresión,<br>método B, 22 Hrs. @ 158 °F<br>(70°C)       | 25        | 30         | 36         |
| Gravedad Especifica                                                  | 1.07      | 1.11       | 1.13       |

Con respecto al área de amarre de los buques tanques en las monoboyas, al estar éstos artefactos navales en aguas abiertas del Golfo de Morrosquillo y teniendo en cuenta la distancia entre las monoboyas TLU1, TLU3 y TLU2 (operada por OCENSA S.A.) se determina que no hay restricción en el radio de borneo para los buque tanques en condición de amarre, toda vez que la distancia mínima entre las mencionadas TLU es superior a dos millas náuticas, como a continuación se relaciona:

| MONOBOYAS |      | DISTANCIA ENTRE MONOBOYAS |
|-----------|------|---------------------------|
| TLU1      | TLU2 | 2,35 millas náuticas      |
| TLU1      | TLU3 | 3,53 millas náuticas      |
| TLU2      | TLU3 | 2,16 millas náuticas      |

Para la permanencia de las embarcaciones auxiliares que apoyan las operaciones con buque tanque cuando no están en maniobra, el Terminal tiene dispuestas dos boyas de amarre (boyas *stand by*) en las siguientes posiciones:

| BOYA      | LATITUD     | LONGITUD    | PROFUNDIDAD PROMEDIO |
|-----------|-------------|-------------|----------------------|
| Boya N° 1 | 09° 28.3’ N | 75° 42.2’ W | 19 mts               |
| Boya N° 2 | 09° 25.5’ N | 75° 41.1’ W | 10 mts               |

Estas boyas tienen un círculo de borneo aproximado de 25 yardas de radio

3.3 ACCESO AL MUELLE Y A LAS ÁREAS DE AMARRE

El ingreso al Terminal Marítimo se llevará a cabo cumpliendo el Procedimiento de entrada y salida de personal de las instalaciones vigente, (Anexo 7) y el Procedimiento de ingreso y salida de vehículos, carro tanques y buses vigente (Anexo 8). Para el tránsito peatonal en el área del muelle de servicios y el acceso al área de maniobra de las Monoboyas, además del uso de los elementos de protección personal establecidos en el Procedimiento sobre elementos de Protección Personal vigente (Anexo 9), es obligatorio el uso de chaleco salvavidas.

El sistema de control de acceso electrónico está configurado de tal manera, que permita la verificación de las entradas y salidas en secuencia lógica. Toda entrada y/o salida de las dependencias de la empresa debe ser obligatoriamente registrada con la tarjeta de lector electrónico o con el personal de seguridad en caso de no contar con el sistema electrónico de control de acceso, siendo registrado en la minuta de control de acceso.

La vía de acceso es de un solo carril, y el diseño de la plataforma permite carga, equipos o vehículos hasta máximo 30 toneladas.

**ACCESO AL BUQUE TANQUE:** Para el acceso del personal autorizado será responsabilidad del buque tanque el suministro de una escala real en buen estado y/o una escala de piloto que cumpla con los requisitos contemplados en el convenio SOLAS y que además sea el único acceso al buque tanque. Durante las horas nocturnas, el acceso debe estar bien iluminado. Sobre cubierta debe permanecer disponible un salvavidas de anillo con boya lumínica y su cabo de retenida.

El Oficial responsable para el embarque y desembarque del Piloto Práctico deberá ser el Oficial de Guardia de cubierta. El buque tanque suministrará los medios que permitan pasar con seguridad desde la cabeza de la escalera hasta la cubierta, además de dos cuerdas, una línea de seguridad y un anillo salvavidas con luz de auto-ignición. Se deberá realizar socaire para el embarque y desembarque de todo el personal.

Los visitantes no podrán abordar el buque tanque si no cuentan con el permiso del Coordinador de Operaciones y Mantenimiento Costa Afuera del Terminal Marítimo y del Capitán del buque tanque, previo aviso al Cargo Loading Master. La conducta de los visitantes será responsabilidad del capitán del buque tanque.

3.4 CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO

El Terminal Marítimo de Coveñas en tierra cuenta con tanques de almacenamiento donde se recibe los crudos para exportación, ubicados en las instalaciones de la Planta CENIT Coveñas y la Planta de Oleoducto de Colombia (ODC). En la siguiente tabla se describe el número de tanques y la capacidad general de almacenamiento de cada instalación:

| DEPENDENCIA  | CANTIDAD TANQUES | CAPACIDAD ALMACENAMIENTO (BLS) |
|--------------|------------------|--------------------------------|
| CENIT        | 12               | 3'180.000                      |
| ODC          | 7                | 1'950.000                      |
| BICENTENARIO | 2                | 770.000                        |
| TOTAL        |                  | 5'900.000                      |

3.5 CAPACIDAD DE BOMBEO

| PLANTA | DESCRIPCIÓN DE BOMBAS | CAPACIDAD      |
|--------|-----------------------|----------------|
| ODC    | 03 BOMBAS DIESEL      | 10.000 BPH c/u |
|        | 02 BOMBAS ELECTRICAS  | 10.000 BPH c/u |
| CENIT  | 02 BOMBAS DIESEL      | 9.000 BPH c/u  |

3.6 OLEODUCTOS QUE PROVEEN CRUDO AL TERMINAL MARÍTIMO

| OLEODUCTO                      | LONGITUD (km) | TIPO CRUDO                        | DIÁMETRO TUBERÍA |
|--------------------------------|---------------|-----------------------------------|------------------|
| Oleoducto Caño Limón – Coveñas | 780           | Mezcla Castilla Norte             | 18” – 20” – 24”  |
| Oleoducto de Colombia ODC      | 438           | Mezcla Vasconia Castilla Rubiales | 24”              |
| Oleoducto Central OCENSA       | 837           | Mezcla Castilla Rubiales          | 48”              |
| Oleoducto Ayacucho – Coveñas   | 285           | Castilla Norte Magdalena Brent    | 12” – 16”        |

3.7 PRODUCTOS MANEJADOS POR LÍNEA

| NOMBRE DEL PRODUCTO | °API* | TRANSPORTA DO POR TLU1 | MAX. PRESIÓN DE BOMBEO TLU1 | TRANSPOR TADO POR TLU3 | MAX. PRESIÓN DE BOMBEO TLU3 |
|---------------------|-------|------------------------|-----------------------------|------------------------|-----------------------------|
| Crudo Vasconia      | 23-24 | SI                     | 40.000                      | SI                     | 17.000**                    |
| Crudo Castilla      | 17    | SI                     | 30.000                      | SI                     | 14.000**                    |
| Crudo Mezcla        | 26-30 | SI                     | 40.000                      | SI                     | 20.000**                    |
| Crudo Rubiales      | 16,4  | SI                     | 30.000                      | SI                     | 12.000**                    |

3.8 PROGRAMA DE MANTENIMIENTO E INFORMACIÓN BATIMÉTRICA

ECOPETROL garantiza el mantenimiento de la infraestructura acuerdo al Plan/Programa y sus frecuencias establecidas para los equipos y sistemas mediante el empleo de una plataforma informática SAP.

La recolección de la información batimétrica en el área costa afuera del Terminal Marítimo se realiza cada cinco años, siendo la última realizada en 2017. El resumen gráfico de esta batimetría y el programa general de mantenimiento de la infraestructura costa afuera están incluidos en el Anexo 10.

3.9 INSTALACIONES DE RECEPCIÓN

Por el tipo de operación de cargue/descargue de hidrocarburos utilizando Monoboyas clase SPM (*Single Point Mooring*), el Terminal Marítimo de Coveñas no posee facilidades para la recepción de residuos sólidos, mezclas oleosas y aguas sucias (Acorde con las Reglas 12 del Anexo 1, 10 del anexo 4 y 7 del Anexo 5 de MARPOL). Para la recepción y disposición

final de estos desechos el buque, a través de la Agencia Marítima, coordinará los servicios de las empresas avaladas por la Autoridad Marítima.

## **CAPÍTULO IV. SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, tripulaciones Y CARGA**

### **4.1 HORARIO**

El Terminal Marítimo de Coveñas está disponible para atender operaciones de cargue/descargue desde buques tanques las 24 horas del día, 365 días del año, salvo situaciones de fuerza mayor o caso fortuito.

Los cargos relacionados directamente con la operación de atención de buques tanques están cubiertos las 24 horas del día. Los cargos administrativos del Terminal laboran de lunes a viernes de las 07:00 a 17:00

### **4.2 CONDICIONES DE USO DEL TERMINAL MARÍTIMO**

Para el inicio del servicio se requiere que el Agente Marítimo haya efectuado el pago anticipado por la utilización y servicios del Terminal Marítimo. Una vez que el buque tanque se encuentre asegurado a la monoboya donde se va a realizar la operación de cargue/descargue de hidrocarburos, no se podrán proveer los siguientes servicios:

Combustibles  
Agua Potable  
Provisiones  
Descarga de Residuos (sólidos y oleosos)  
Facilidades de Reparación

El Capitán del Buque Tanque deberá firmar el recibo de las condiciones de uso del Terminal como constancia del conocimiento del contexto del mismo. (Ver Tanker Loading Advice).

El Capitán debe mantener el Buque tanque en condiciones seguras de operación. El cargue o descargue deberá controlarse de conformidad con lo siguientes parámetros:

- a) El Cargo Loading Máster coordina el inicio de la operación de transferencia con el Supervisor de la sala de control de la instalación en tierra que va a entregar/recibir el crudo, una vez se ha efectuado el acuerdo de carga (Key Meeting) con el Primer Oficial y se han conectado las mangueras flotantes al Múltiple de Conexión (*Manifold*) del buque tanque.
- b) Las válvulas del múltiple de cargue del buque tanque deberán permanecer cerradas hasta que el Cargo Loading Máster solicite al personal del Buque tanque su apertura.
- c) El Buque tanque deberá asegurar la ruta de flujo del crudo a bordo e informar al Cargo Loading Master el estado de alistamiento de la misma.
- d) El Primer Oficial deberá entregar al Cargo Loading Máster una copia del Plan de Cargue y secuencia de cargue y deslastre.
- e) La información operacional entre el Buque tanque y el Cargo Loading Máster, debe ser clara, precisa, concisa y oportuna en todo momento.

Bajo ninguna circunstancia durante el cargue el Buque tanque cerrará las válvulas del múltiple de cargue sin previo aviso al Cargo Loading Máster, pero toda reducción y/o aumento de rata deberá ser coordinado con el Supervisor de la sala de control que está realizando la operación.

#### **4.3 DOCUMENTACIÓN NECESARIA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO**

El Terminal podrá programar la atención de un Buque tanque cuando reciba de forma escrita el soporte de los pagos portuarios y la autorización de cargue o descargue por parte de la Oficina de Comercio Internacional de ECOPETROL S.A.

#### **4.4 NORMAS ADUANERAS**

El Agente Marítimo debe presentar al Transportador, con 12 horas de anticipación al arribo del buque, los documentos de aduana respectivos según sea una importación (Manifiesto de carga y BL) o exportación (Aviso de arribo en lastre).

Adicionalmente, el Agente Marítimo en coordinación con la gerencia de Comercio Internacional de Ecopetrol debe tramitar y presentar al Transportador, mínimo con 12 horas de anticipación, los documentos de aduana para las exportaciones de crudo (DEX – SAE).

#### **4.5 ACEPTACIÓN DEL BUQUE TANQUE**

El buque tanque está obligado a presentar ante las autoridades competentes la documentación establecida por la Organización Marítima Internacional (OMI), así como los documentos establecidos en la Ley 17 de 1991 expedida el 4 de marzo de 1991 por El Congreso de Colombia, por medio de la cual se aprobó el convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional y las demás disposiciones reglamentarias concordantes.

El buque tanque será aceptado por el Terminal, siempre y cuando cumpla, además de lo establecido en el Convenio de Facilitación del Tráfico Marítimo, con lo dispuesto en el Instructivo para Aprobación de Buques de la Vicepresidencia Comercial y Mercadeo de ECOPETROL S.A. vigente (Anexo 11) y el Instructivo de Aprobación de buques en el Terminal Marítimo Coveñas vigente, (Anexo 12). Además, dará cumplimiento a todas y cada una de las condiciones técnicas del Terminal.

#### **4.6 VERIFICACIÓN DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTOS**

##### **4.6.1 DOCUMENTOS DE EMBARQUE**

El Terminal elaborará y presentará la documentación necesaria para la recepción y/o despacho de la carga de hidrocarburos. El Capitán del Buque tanque requerirá de la documentación del Terminal Marítimo para el zarpe. El Terminal Marítimo se reserva el derecho de utilizar los mecanismos judiciales y extrajudiciales para el debido cumplimiento de esta obligación.

##### **4.6.2 DOCUMENTOS PARA ARRIBO**

Los siguientes documentos del buque tanque son exigidos por las Autoridades y/o el Cargo Loading Máster del Terminal Marítimo a los Capitanes, para su aceptación en el Terminal Marítimo:

**a) Autoridades:**

- a. Certificado de seguridad del equipo
- b. Certificado vigente internacional de franco bordo
- c. Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos
- d. Póliza de garantía por riesgo de contaminación
- e. Certificado de inspección anual y cuadrienal de la grúa.
- f. Certificado de gestión de seguridad
- g. Certificado Nacional de Seguridad del equipo radiotelegráfico o radiotelefónico
- h. Certificado de Zarpe del puerto anterior
- i. Cualquier otro que la Autoridad competente exija
- j. Información de intercambio de agua de lastre
- k. Información de intercambio de agua de lastre

**b) Cargo Loading Master**

- a. Guía Internacional de Seguridad para buque tanques y Terminales Petroleros de la ISGOTT.
- b. Lista de tripulación.
- c. Características del buque (*Ship's particulars*)
- d. Certificado anual y cuadrienal de inspección de la grúa.
- e. Copia no negociable del Conocimiento de Embarque del producto a bordo (en importación).
- f. Certificado de Seguridad de Construcción.
- g. Plan de Estiba de Carga y Lastre.
- h. Instrucciones especiales de procedimientos de emergencia
- i. Certificado de Calibración y prueba de los analizadores de Oxígeno, H<sub>2</sub>S y LEL
- j. Ficha técnica de seguridad del protocolo (MSDS) para exportación se entrega y en importación se solicita

**c) Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP)**

Declaración de Protección (PBIP)

**d) Inspector de Calidad y Cantidad**

- a. Certificado de cantidades medidas en los tanques del buque.
- b. Copia del cálculo de cantidades abordo, efectuado por el Primer Oficial del buque tanque
- c. Certificado del factor de experiencia del buque tanque (VEF).

#### 4.6.3 DOCUMENTOS PARA EL ZARPE

Los siguientes documentos del Buque tanque son emitidos por los funcionarios del terminal para el Capitán del Buque tanque y son exigidos para el zarpe:

**a) Cargo Loading Máster**

- a. Conocimiento de Embarque del producto a bordo
- b. Manifiesto de Carga
- c. Estado de hechos
- d. Certificado de origen de la carga

- e. Carta de entrega de documentos
- f. Carta de Protesta, si se presentan
- g. Notas deficiencias, si las hubiere
- h. Reporte de Ullage

#### **b) Inspector de Calidad**

- a. Survey Report
- b. Master's Receipt for Docs
- c. Voyage Analysis Report
- d. Inspection Checklist / Discharge Port
- e. Before Discharge- Key Meeting CL.
- f. Time Log
- g. Quantity Summary Report
- h. Certificate of Quantity
- i. iLine Displacement Report
- j. Shore Tanks Quantities
- k. Vessel Ullage Report - Before Discharge
- l. Remain on board –ROB
- m. Slops Record
- n. Ship's Tanks History Report
- o. Vessel Experience Factor
- p. Analysis Report (Quality Certificate)
- q. Vessel Discharge Record
- r. Bunker survey Report

#### **4.6.4 CARTAS DE PROTESTA**

El Cargo Loading Máster emite cartas de protesta y/o notificaciones de discrepancia aparente. Recibe las emitidas por el Capitán del buque tanque, con la nota "*Signed for receipt only without acceptance or prejudice to its content*" (*Firma sólo de recepción sin aceptación o reclamo de su contenido*).

### **4.7 CONTROL DE OPERACIONES EN EL TERMINAL MARÍTIMO**

#### **4.7.1 INSPECCIÓN DE SEGURIDAD AL BUQUE TANQUE**

El Cargo Loading Máster abordará el buque tanque una vez la Autoridad Marítima haya declarado la Libre Plática y efectuará inspección de seguridad acorde a las normas del ISGOTT y estándares OCIMF, los resultados de la misma serán consignados en el formato *Ship Shore Safety Check List* vigente (Anexo 13), verificando el cumplimiento de los parámetros establecidos en estas dos guías. Una vez finalizada la inspección de seguridad, el Cargo Loading Master autorizará al Capitán del buque y al Piloto Práctico para iniciar la aproximación hacia la Monoboya y la maniobra de amarre.

#### **4.7.2 INSPECCIÓN A LA CARGA**

El Inspector de Cantidad y Calidad deberá efectuar el OBQ o el ROB (según aplique), participar en el Acuerdo de Carga (Key Meeting), emitir el reporte de la aceptación de los tanques de carga para iniciar las operaciones de cargue/descargue de hidrocarburos, realizar los controles periódicos de calidad y cantidad durante el cargue/descargue, así como la toma de las muestras requeridas a bordo del buque tanque y coordinar su traslado y custodia hasta el laboratorio. Es responsabilidad del Inspector de la carga contar con la logística necesaria para el cumplimiento de sus funciones.

#### **4.8 CAMBIOS O MODIFICACIONES EN LA OPERACIÓN DE CARGUE/DESCARGUE**

Cualquier cambio en la operación de transferencia se hará de común acuerdo entre el Primer Oficial del buque tanque y el Cargo Loading Máster con la aceptación del Capitán de la nave.

#### **4.9 TRANSFERENCIA DE HIDROCARBUROS**

Para las operaciones de cargue o descargue de hidrocarburos debe cumplirse con lo establecido en el Instructivo Operacional Cargue y Descargue de crudo a buque tanque en el Terminal Marítimo Coveñas (Anexo 14) y demás normas concordantes.

#### **4.10 CALADOS DE ARRIBO (EN CONDICIONES SEGURAS DE ESTABILIDAD)**

El Buque tanque deberá arribar a las instalaciones del Terminal Marítimo con calado y asiento acordes a lo establecido por el Convenio MARPOL Regla 13. Los calados entre perpendiculares de proa y popa corresponden al calado en el centro del buque (dm), con un asiento apopante no superior a 0,015L.

El calado en la perpendicular de popa no será nunca inferior al necesario para garantizar la inmersión total de la hélice. El Terminal se reserva el derecho de exigir al buque tanque que corrija su calado de arribo, si dicho calado interfiere con la seguridad de las operaciones del sistema para cargue / descargue de productos.

#### **4.11 CONDICIONES DEL BUQUE TANQUE DURANTE LA OPERACIÓN DE CARGUE/DESCARGUE DE HIDROCARBUROS.**

- a) La máquina principal y los motores auxiliares deberán estar listas en todo momento para permitir zarpe inmediato en caso de emergencia (a 5 minutos de requerimiento).
- b) No podrán realizarse pruebas de mar con los botes salvavidas, salvo autorización de la Capitanía de Puerto.
- c) No podrán llevarse a cabo reparaciones de la máquina principal mientras el Buque tanque se encuentre amarrado en el Terminal.
- d) El Cargo Loading Master, el Capitán del buque y el Piloto Práctico a bordo, de manera concertada podrán decidir el zarpe del buque tanque del Terminal cuando consideren que las condiciones meteomarinas así lo exigen y de acuerdo a los parámetros establecidos por el Terminal Marítimo al respecto.
- e) En el Terminal, cuando se encuentre en desarrollo una operación de cargue/descargue, el buque tanque deberá contar con personal disponible para todas las operaciones de amarre, conexión y desconexión, así como para atender cualquier situación de emergencia. Un oficial deberá estar de guardia y disponible en todo momento en el Cuarto de Control de Carga y mantendrá comunicación permanente con el Cargo Loading Máster, quien a su vez lo estará con la sala de control de carga del Terminal Marítimo.

El Supervisor de Operaciones Marinas abordará la nave con el fin de apoyar al Piloto práctico en la maniobra de amarre y supervisar la conexión o desconexión de las mangueras de carga al Múltiple de Conexión (*Manifold*) del buque tanque. Este grupo estará bajo la supervisión del Cargo Loading Master.

#### **4.12 CONDICIONES PARA OPERACIONES DE CARGUE / DESCARGUE**

El Capitán debe mantener el buque tanque en condiciones seguras de operación. El cargue o descargue deberá controlarse de conformidad con los siguientes parámetros:

- a) El Cargo Loading Master coordina con la sala de Control de carga el inicio de la operación una vez haya acordado con el Primer Oficial del buque tanque los procedimientos y parámetros de cargue o descargue y se hayan conectado las mangueras flotantes al Múltiple de Conexión (*Manifold*) del buque tanque
- b) Las válvulas del múltiple de cargue del buque tanque deberán permanecer cerradas hasta que el Cargo Loading Máster solicite al Primer Oficial del buque tanque que las abra.
- c) El Buque tanque deberá asegurar la ruta de flujo del crudo a bordo e informar al Cargo Loading Master el estado de alistamiento de la misma
- d) El Primer Oficial deberá entregar una copia del Plan de Cargue y secuencia de deslastre al Cargo Loading Máster.
- e) La información operacional entre el buque tanque y el Cargo Loading Máster, debe ser clara, precisa, concisa y oportuna en todo momento.
- f) Bajo ninguna circunstancia, durante el cargue el buque tanque cerrará válvulas repentinamente sin previo aviso al Cargo Loading Máster. Toda reducción y/o aumento de rata deberá ser coordinada entre el Cargo Loading Master, el Oficial encargado del buque tanque y la sala de Control de Cargue del Terminal.
- g) Ninguna embarcación, salvo aquellas autorizadas por el Terminal Marítimo en virtud de la operación, podrá llegar y/o permanecer al costado del Buque tanque.
- h) Durante la operación de transferencia de hidrocarburos el Cargo Loading Master hará inspecciones periódicas al Múltiple de Conexión (*Manifold*) y áreas externas e internas del buque tanque para garantizar se mantengan las condiciones de seguridad establecidas (Véase Anexo 13).

Todo buque tanque que arribe al Terminal Marítimo deberá probar el E.S.D. (Sistema de Parada de Emergencia) antes de llegar al Terminal, informando de ello y de su resultado al Cargo Loading Master en la inspección de seguridad.

#### **4.13 RESERVAS DEL TERMINAL MARÍTIMO**

El Terminal Marítimo se reserva el derecho a:

- a) Para iniciar operaciones la agencia marítima debe presentar comprobante de consignación del pago previo a los servicios portuarios que se prestarán.
- b) El Terminal Marítimo realiza la inspección de seguridad de acuerdo al Procedimiento de inspección de seguridad al arribo de los buques tanques, remolcadores y artefactos navales (Anexo 13).

- c) En el área de maniobra de las Monoboyas TLU1 y TLU3 está restringido el empleo de las anclas del buque tanque. Las anclas deberán estar aseguradas con guaya en el escoben.
- d) El Terminal Marítimo en cumplimiento con los más altos estándares de calidad y seguridad de la industria requiere, como parte de sus procedimientos, que todos los buques atendidos en nuestras instalaciones deban contar con al menos una inspección SIRE llevada a cabo durante los últimos 12 meses revisada previamente por Ecopetrol.
- e) El Terminal Marítimo informará a la Superintendencia de Puertos y Transporte, a la DIMAR, al Ministerio de Transporte, al Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, a la Agencia Nacional de Infraestructura, según sea el caso, la ocurrencia de cualquier siniestro que se presente en sus instalaciones y en las áreas restringidas de seguridad del Terminal, indicando la posición geográfica exacta donde ocurrió el siniestro y que pueda constituir peligro para la navegación o afectación al medio ambiente marino.
- f) El Buque tanque será aceptado por el Terminal para operaciones de cargue/descargue una vez se dé cumplimiento al Instructivo de Aprobación de Buques (Véase Anexo 12).
- g) En operaciones de cargue o descargue de hidrocarburos para ventas FOB (*Free on board*), la responsabilidad sobre la carga es del Terminal Marítimo hasta (en caso de exportaciones) o desde (en caso de importaciones) el punto en que la carga pasa por la brida de conexión de las mangueras dispuestas por el Terminal que se acoplan al Múltiple de Conexión (*Manifold*) del buque tanque. A partir de este punto la responsabilidad de la carga recae sobre el Capitán del Buque tanque.
- h) Supervisar el cargue y/o descargue del buque tanque para garantizar el cumplimiento de las regulaciones nacionales e internacionales y notificar a la autoridad competente en caso de contravención.
- i) No autorizar o suspender la autorización de prestación de servicios a usuarios y Agentes Marítimos que incumplan las normas de este Reglamento, que no se encuentren a paz y salvo con el Terminal o cuando la prestación de dichos servicios conlleve peligro a las personas, a la carga, al medio ambiente, a las instalaciones, o cuando las autoridades competentes así lo determinen.
- j) Informar a la Capitanía del Puerto y a la Superintendencia de Puertos y Transporte si aplica, sobre hechos o situaciones que entorpezcan el normal desarrollo de las operaciones portuarias o que violen o incumplan normas reglamentarias.
- k) Suspender toda actividad operacional, de mantenimiento o de cualquier otra naturaleza que sea llevada a cabo por el personal del Terminal Marítimo o por sus empresas aliadas, cuando se evidencie que el desarrollo de dicha actividad no se ejecuta dentro de los parámetros establecidos en la autorización ambiental otorgada para tal fin y por ende se genere un riesgo de afectación o impacto negativo al medio ambiente.
- l) Exigir a los agentes marítimos, operadores portuarios, capitanes de Buque tanques y usuarios en general, el cumplimiento del presente reglamento.

#### **4.14 PROCEDIMIENTO PARA FIN DE LA OPERACIÓN CON BUQUE TANQUE**

- a) Cuando el buque tanque sea quien deba dar la parada del cargue o descargue (*Ship stop*), el Primer oficial a cargo de la operación debe dar aviso al Cargo Loading Master, de acuerdo a los tiempos de anticipación pactados en el Key Meeting, quien a su vez la transmite a la Sala de control de Carga del Terminal. Cuando el Supervisor de la sala de control de cargue del Terminal sea quien deba dar la

parada del cargue o descargue (Shore Stop), éste debe dar aviso al Cargo Loading Master, quien a su vez la transmite al Oficial de guardia en el Cuarto de Control de Cargue del buque tanque.

- b) En el acuerdo de carga (Key Meeting) se establece la rata de *topping off*, sin embargo, en cualquier momento se podrá disminuir la rata de bombeo, previo acuerdo entre el Cargo Loading Máster y el Primer Oficial de Carga del buque tanque.
- c) Durante la operación de transferencia, cada dos (02) horas se efectúa una revisión de las condiciones y parámetros acordados para el cargue/descargue. Así mismo faltando una hora para la finalización de la carga se avisa la cantidad que se presume necesaria para el *topping off*, dando aviso a los 60, 30,10 y 05 minutos, para finalizar la operación.

#### 4.15 PARADAS EN CASO DE EMERGENCIA

En caso de una parada de emergencia durante las operaciones de cargue o descargue de hidrocarburos, se debe seguir lo establecido en el Instructivo Operacional Parada de Emergencia en Transferencia de Carga a Buque en el Terminal Coveñas (Anexo 15). La orden será dada por el Primer Oficial o por el Cargo Loading Master, se emitirá por lo menos tres veces consecutivas y será según aplique:

“(Terminal Ecopetrol) **PARA** (Nombre del Buque tanque) **PARE POR EMERGENCIA**”.

“(Nombre del Buque tanque) **PARA** (Terminal Ecopetrol) **PARE POR EMERGENCIA**”.

Se hace énfasis en que la orden podrá ser emitida en inglés, el mismo número de veces, según aplique:

“(Ecopetrol Terminal) **CONTROL TO** (Nombre del Buque tanque) **EMERGENCY STOP**”.

“(Nombre del Buque tanque) **CONTROL TO** (Ecopetrol Terminal) **EMERGENCY STOP**”.

El procedimiento anterior es convenido en la reunión de acuerdo (Key Meeting entre el Primer Oficial y el Cargo Loading Master) realizado al arribo del Buque tanque.

#### 4.16 MANEJO DE AGUAS DE LASTRE Y SLOPS

- a) Solo se permite descarga al mar de las aguas de lastre segregado que haya sido intercambiado en mar abierto de acuerdo a parámetros de la Resolución OMI A.868 (20) y de la Resolución DIMAR 477 de 2012.
- b) El Terminal no acepta buques en lastre limpio (Clean Ballast).
- c) El control sobre esta actividad lo ejerce la Autoridad Marítima colombiana a través de los Inspectores de contaminación marítima que permanecen a bordo de los buque tanques durante la operación en el Terminal Marítimo.
- d) De acuerdo al Convenio MARPOL, se podrán recibir residuos de hidrocarburo, lastres contaminados, aguas de lavado de tanques y mezclas oleosas en las instalaciones de las empresas avaladas por la Autoridad Marítima mediante la coordinación del Agente Marítimo y con el conocimiento del Terminal Marítimo para efectos de las coordinaciones operacionales requeridas.

**4.17 REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA LA PREVENCIÓN DE ABORDAJES EN EL MAR (RIPA 1.972)**

Los Capitanes de los buques tanques tienen la obligación de dar cumplimiento a lo establecido en el Reglamento Internacional para la Prevención de Abordajes en el Mar (RIPA 1972), y demás normas concordantes vigentes durante su desplazamiento hacia y en el Terminal Marítimo.

**4.18 USO EXCLUSIVO DE LA SIRENA O PITO DE BUQUE**

Las sirenas o pito de buque o instrumentos similares de cualquier clase, solamente se pueden usar como señal de emergencia o peligro o durante las maniobras de los buques tanques de acuerdo a lo establecido en el Reglamento Internacional para la prevención de Abordajes en el Mar.

**4.19 ALISTAMIENTO PARA MAL TIEMPO**

Teniendo en cuenta que la seguridad es un parámetro de absoluta prioridad en las operaciones del Terminal Marítimo, ante la predicción de mal tiempo por parte del servicio meteorológico contratado por el Terminal Marítimo y/o la observación de condiciones meteomarinas adversas (aumento progresivo de la intensidad del viento, disminución de la presión barométrica, lluvia y nubosidad gruesa con posibilidades de tormenta eléctrica, entre otros), el Capitán del buque y el Cargo Loading Master procederán en concordancia con lo establecido en el acuerdo de cargue, así:

| INTENSIDAD DEL VIENTO | ACCIÓN A TOMAR                          |
|-----------------------|-----------------------------------------|
| Intensidad >= 25 kn   | Parar bombeo (desde tierra/desde buque) |
| Intensidad >= 30 kn   | Desconexión de mangueras                |
| Intensidad >= 35 kn   | Desamarre y zarpe del buque tanque      |

El Piloto Práctico estará permanentemente disponible a recibir las instrucciones del Capitán para maniobrar el buque de acuerdo a las circunstancias.

**4.20 DEFENSAS Y ATAJARATAS**

Dada la configuración del Terminal Marítimo (empleo de monoboyas) no se hace necesario el empleo de defensas ni atajaratas por parte del buque tanque.

**4.21 ESCALAS**

Se pueden utilizar tres (3) tipos de escalas para el embarque:

- **Escala Real (gangway):** utilizada para el acceso del personal a bordo tanto en fondeo como en condición de amarrado a monoboya.
- **Escala combinada:** Acuerdo a la OMI y recomendaciones IMPA.
- **Escala de gato:** Su uso es para el embarque y desembarque del piloto práctico y tripulación cuando las condiciones del mar no permiten usar la escala real o la combinada.

4.22 GAS INERTE Y LAVADO CON CRUDO

El sistema de gas inerte debe estar totalmente operativo. Está autorizado el Mínimo Marpol para el COW.

4.23 PLAN DE EMERGENCIA POR DERRAME DE HIDROCARBUROS

El buque tanque deberá tener actualizado y aprobado su plan de Emergencia por derrame de hidrocarburos SOPEP (*Shipboard Oil Pollution Emergency Plan*). El Terminal Marítimo cuenta con el Plan de Emergencia, el cual se enmarca en la doctrina y procedimientos funcionales del método Sistema Comando de Incidentes (SCI). En caso de derrame, las acciones iniciales serán lideradas por el Cargo Loading Master en coordinación con el Capitán del buque tanque y con el apoyo de la infraestructura operativa de material y personal propia del Terminal Marítimo.

En caso de emergencia el buque informará de manera inmediata al Cargo Loading Master, simultáneamente transmitirá por VHF Marino Canal de maniobra (84/20) lo siguiente: “EMERGENCY STOP” – SEGUIDO DE 3 PITADAS LARGAS.

4.23.1 EQUIPOS DISPONIBLES PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS

| SISTEMA               | EQUIPO                                                               | CANT   | ESTADO     | UBICACIÓN                                  |
|-----------------------|----------------------------------------------------------------------|--------|------------|--------------------------------------------|
| ARTEFACTOS NAVALES    | Barcaza “La Muñecona” con capacidad de almacenamiento para 8.000 bls | 1      | Disponible | Área Costa Afuera Terminal Marítimo        |
|                       | Lancha de Contingencia tipo <i>Poll Cat</i> “Tharys”                 | 1      | Disponible | Área Costa Afuera Terminal Marítimo        |
|                       | Lancha de Contingencia tipo <i>Poll Cat</i> “Guayabal”               | 1      | Disponible | Área Costa Afuera Terminal Marítimo        |
| EQUIPOS DE CONTENCIÓN | Barreras RO Boom (12 unidades)                                       | 1.200m | Disponible | Bodega Control Ambiental Terminal Marítimo |
|                       | Barreras MECO 12” X 15m (8 unidades)                                 | 120m   | Disponible | Bodega Control Ambiental Terminal Marítimo |
|                       | Barreras MECO 12” X 7,5m (16 unidades)                               | 210m   | Disponible | Bodega Control Ambiental Terminal Marítimo |
|                       | Barreras MECO 18” X 15m (13 unidades)                                | 195m   | Disponible | Bodega Control Ambiental Terminal Marítimo |
|                       | Barreras MECO 24” X 30m (40 unidades)                                | 1.200m | Disponible | Bodega Control Ambiental Terminal Marítimo |
|                       | Barreras MECO 24” X 15m (18 unidades)                                | 270m   | Disponible | Bodega Control Ambiental Terminal Marítimo |
|                       | Barreras LAMOR 1500 (250m por 6 unidades)                            | 1.500m | Disponible | Barcaza “La Muñecona”                      |
|                       | Barreras Shore Guardian x 25m x 10 unidades                          | 250m   | Disponible | Bodega Control Ambiental Terminal Marítimo |
|                       | Barreras aguas tranquilas 36” x                                      | 180m   | Disponible | Bodega Control                             |

|                               |                                                         |    |            |                                                     |
|-------------------------------|---------------------------------------------------------|----|------------|-----------------------------------------------------|
|                               | 15m (12 unidades)                                       |    |            | Ambiental<br>Terminal<br>Marítimo                   |
| <b>EQUIPOS DE RECOLECCIÓN</b> | Bombas diesel 3"                                        | 9  | Disponible | Bodega Control<br>Ambiental<br>Terminal<br>Marítimo |
|                               | Bombas tipo Pulmón WILDEN                               | 5  | Disponible | Bodega Control<br>Ambiental<br>Terminal<br>Marítimo |
|                               | Compresores de baja                                     | 2  | Disponible | Bodega Control<br>Ambiental<br>Terminal<br>Marítimo |
|                               | Tanques rígidos para recolección de hidrocarburos       | 14 | Disponible | Bodega Control<br>Ambiental<br>Terminal<br>Marítimo |
|                               | Tanques tipo almohada para recolección de hidrocarburos | 5  | Disponible | Bodega Control<br>Ambiental<br>Terminal<br>Marítimo |
|                               | Sea Spray ABASCO                                        | 07 | Disponible | Bodega Control<br>Ambiental<br>Terminal<br>Marítimo |
|                               | Skimmer para recolección de hidrocarburos               | 20 | Disponible | Bodega Control<br>Ambiental<br>Terminal<br>Marítimo |
|                               | Unidades de poder                                       | 8  | Disponible | Bodega Control<br>Ambiental<br>Terminal<br>Marítimo |
|                               | Planta Eléctrica luz estadio                            | 02 | Disponible | Bodega Control<br>Ambiental<br>Terminal<br>Marítimo |



Imagen No. 8 Lancha de Contingencia tipo POLL CAT



Imagen No. 9 Barcaza de Contingencia

#### **4.24 PROTECCIÓN PORTUARIA**

El Terminal Marítimo de Coveñas se encuentra certificado por la Autoridad Marítima colombiana en el cumplimiento del Código PBIP y los aspectos relacionados con la Protección de la Instalación Portuaria se fundamentan en:

- a) Procedimientos de inspección de seguridad al arribo de los buques tanques, remolcadores y artefactos navales.
- b) Aplicación del Código P.B.I.P. Bajo el procedimiento para el Plan de Protección de la Instalación Portuaria vigente.
- c) Manual de Operaciones Marinas.

El terminal Marítimo cuenta con el apoyo de la Estación de Guardacostas de Coveñas para garantizar la protección de las instalaciones costa afuera y con el apoyo de la Base de Entrenamiento de Infantería de Marina para la seguridad de las instalaciones terrestres en casos de necesidad manifiesta.

Ninguna embarcación, salvo aquellas autorizadas por ECOPETROL S.A. en virtud de la operación, podrá aproximarse y/o abarloadse al costado del buque tanque en operaciones.

#### **4.25 CONDICIONES DE ILUMINACIÓN**

Teniendo en cuenta que el sistema de amarre es a Monoboya (SPM), no se cuenta con un sistema tradicional de iluminación. Las instalaciones en tierra cuentan con la iluminación adecuada de acuerdo al Plan de Protección de la Instalación Portuaria.

#### **4.26 CONDICIONES DE LIMPIEZA GENERAL DEL TERMINAL**

Las labores de aseo y rocería están contratadas con terceros, los cuales cumplen el objetivo contractual bajo los parámetros de la Guía para la gestión integral de residuos en Ecopetrol S.A vigente (Anexo 16).

#### **4.27 SERVICIOS A LAS NAVES**

El Terminal Marítimo está en capacidad de prestar los siguientes servicios o facilitar su prestación por medio de empresas debidamente avaladas por la Autoridad Marítima:

- a) Asistencia a las maniobras de atraque y zarpe con remolcadores y piloto práctico. Los Buque tanques que operen en el Terminal mantendrán permanentemente la señalización establecida en el Reglamento Internacional para Prevención de Abordajes.
- b) Amarre y desamarre:
- c) Conexión y Desconexión de las mangueras de carga al Múltiple de Conexión (*Manifold*) del buque tanque.
- d) Uso de Muelle de servicios para relevos de tripulación, embarque de provisiones y descargue de basuras.
- e) Atención de emergencias por derrame de hidrocarburos, incendio y contaminación marina.
- f) Descarga de residuos y mezclas oleosas.
- g) Combustibles.

Las gestiones pertinentes para obtener servicios técnicos y/o suministros deberán hacerse a través del Agente Marítimo. El Terminal Marítimo de Coveñas no presta directamente los siguientes servicios:

- a) Reparaciones (Por terceros, se efectuarán en el área de fondeo previa autorización de la Autoridad Marítima).
- b) Servicios médicos. (En centros médicos de Coveñas, San Antero, Tolú, Montería, Sincelejo o donde el Agente Marítimo en coordinación con el Armador consideren conveniente).
- c) Comunicaciones.
- d) Fumigaciones.
- e) Víveres u otras provisiones y elementos (abastecimiento por terceros en área de fondeo).
- f) Agua potable (abastecimiento por terceros en área de fondeo).
- g) Recolección de residuos sólidos.
- h) Descarga de residuos oleosos
- i) Transporte de personal en lancha.
- j) Embarque y desembarque de tripulación.
- k) Cambio de moneda.

4.28 MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS

El Terminal Marítimo de Coveñas será responsable ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales por los residuos sólidos que se generen con motivo de cualquier actividad propia que se adelante en sus instalaciones; la recolección y disposición final de dichos residuos deberá llevarse a cabo de acuerdo con lo establecido en el Plan de Manejo Ambiental aprobado por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA para el funcionamiento del Terminal Marítimo de Coveñas

Todas las basuras del buque tanque deberán recogerse a bordo y se les deberá dar el manejo establecido por el Convenio MARPOL. Se advierte a los Capitanes de los Buque tanques que la Autoridad Marítima tiene la facultad de imponer multas en caso de incumplimiento de lo anterior.

El Terminal podrá autorizar el uso del muelle de servicios para que empresas legalmente constituidas y avaladas por la Autoridad Marítima reciban los residuos sólidos y líquidos de los Buque tanques para su disposición final. El Agente Marítimo será el encargado de gestionar este servicio el cual sólo podrá ser prestado al término de la operación de transferencia de hidrocarburos, con el buque tanque fuera del área restringida y previa coordinación con el Terminal Marítimo para efectos de la disponibilidad del muelle.

De conformidad con las regulaciones constitucionales y ambientales del país, en ningún caso se recibirán residuos nucleares y desechos tóxicos y/o biológicos en cualquier modalidad, según lo establecido en el Convenio de Basilea.

4.29 EMBARQUE DE PERSONAL

El embarque y desembarque de tripulantes deberá hacerse cumpliendo las normas de inmigración, con la autorización previa dada por el Terminal siguiendo los lineamientos aprobados en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PBIP). El Terminal no asumirá responsabilidad alguna por el incumplimiento de normas de inmigración o emigración.

Para el acceso del personal autorizado al Terminal y a las Monoboyas será responsabilidad del Buque tanque el suministro de una escala real en buen estado dotada con red. Durante las horas nocturnas, la escalera debe estar iluminada y se debe cumplir abordo con la normativa propia del buque tanque.

Los visitantes solo podrán embarcar al Buque tanque con permiso del Terminal y del Capitán del Buque tanque. La conducta de los visitantes será responsabilidad del Capitán, el cual podrá ordenar su desembarco ante situaciones que pongan en riesgo la seguridad de o los visitantes y la del propio buque.

El responsable de adelantar las gestiones logísticas y con las diferentes autoridades para el embarque / desembarque de personal de un buque tanque, es el Agente Marítimo.

4.30 CARACTERÍSTICAS DEL BUQUE

Teniendo en cuenta las características de las áreas de maniobra en las Monoboyas TLU1 y TLU3, la configuración de los sistemas de amarre y el tren de mangueras flotantes, el Terminal Marítimo está en capacidad de recibir buques cuyas características cumplan con las condiciones descritas en el numera 1.5.1 del presente Reglamento. Dentro de esas características están las siguientes categorías de buques:

|                 |          |
|-----------------|----------|
| Características | Monoboya |
|-----------------|----------|

|                  | TLU1                                                                                          | TLU3                                                                                                         |
|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tipos de Buque   | <ul style="list-style-type: none"><li>• Panamax</li><li>• Aframax</li><li>• Suezmax</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Panamax</li><li>• Aframax</li><li>• Suezmax</li><li>• VLCC</li></ul> |
| Eslora min /máx. | 220m / 280 m                                                                                  | 228m / 335 m                                                                                                 |
| Calado Máximo    | 17,07m                                                                                        | 23,07m                                                                                                       |
| Buques con DWT   | No > 175.000 Ton                                                                              | No > 350.000 Ton                                                                                             |

4.31 SERVICIO DE PILOTO PRÁCTICO

- a) El servicio de practicaaje es obligatorio en Colombia de acuerdo a la Ley No. 658 de 2001.
- b) El servicio de practicaaje es prestado por empresas de Pilotaje debidamente certificadas por DIMAR. Es responsabilidad del Agente Marítimo coordinar el servicio del Piloto y la presencia oportuna fijada para el inicio de las maniobras.
- c) De acuerdo a la normatividad vigente, los pilotos prácticos que prestan sus servicios en el Terminal Marítimo de Coveñas son de Primera Categoría para buques desplazamiento neto hasta 50.000 toneladas, y Maestros para buques de desplazamiento neto superior a 50.000 toneladas.
- d) El Piloto Práctico embarcará a bordo del buque tanque en posición Lat. 09° 32’ 30” N Long. 75° 50’ 00” W (Estación de Pilotos), 1.5 millas náuticas al noreste de la boya TLU3, conjuntamente con las autoridades.
- e) De acuerdo con los procedimientos del Terminal Marítimo de Coveñas, el Piloto Práctico asignado permanecerá a bordo del buque tanque desde el inicio de la operación hasta que la misma sea completada después del desatraque. El Piloto asesorará las maniobras de amarre y desamarre en la proa del buque para mejor control de la aproximación a la Monoboya, manteniendo permanente comunicación con el Capitán en el puente de gobierno en cumplimiento de su rol como asesor de maniobra.
- f) En caso de que un buque tanque tenga que regresar al área de fondeo, el Piloto Práctico deberá permanecer a bordo mientras el buque transite dentro del Área Restringida y hasta su salida de la misma.
- g) La prelación para la prestación del servicio de Practicaaje en el área costa afuera del Terminal Marítimo corresponderá, en primera instancia, a la recepción de los buque tanques de acuerdo a su *lay day* .programado por las oficinas de Comercio Internacional de ECOPETROL. No obstante, en caso de alguna situación especial o necesidad manifiesta que lo amerite, el Agente Marítimo coordinará este servicio previa consulta con la Autoridad Marítima.
- h) Para transitar en las instalaciones del Terminal Marítimo y al embarcar y desembarcar del buque tanque, el Piloto Práctico deberá acatar todas las normas de Seguridad de ECOPETROL S.A. y en especial utilizar los elementos de protección personal y el chaleco salvavidas. Cualquier contravención del Piloto Práctico a lo aquí estipulado lo hará acreedor a una llamada de atención; en caso de reincidencia, el Cargo Loading Master, podrá ordenar la suspensión del servicio por parte de dicho Piloto Práctico y ser remplazado por otro. En ningún caso el Terminal será responsable ante la inobservancia de las medidas de seguridad.
- i) La supervisión en cuanto al desempeño del servicio de pilotaje la efectúa la Superintendencia General de Puertos, con base en los informes rendidos por las

Sociedades Portuarias o Terminales. En caso de fallas o infracciones cometidas por el personal de pilotos, éstas se deberán informar oportunamente a la Capitanía de Puerto para que adelante la investigación respectiva.

- j) La responsabilidad por los daños causados a las naves, a las instalaciones del Terminal Marítimo o a terceros por culpa del Piloto Práctico, se definirá conforme a las normas del Código de Comercio Colombiano y demás disposiciones concordantes.

#### **4.32 SERVICIO DE REMOLCADORES Y EMBARCACIONES DE APOYO**

El servicio de remolcadores está regulado por la Autoridad Marítima colombiana de acuerdo a lo establecido en la Resolución de DIMAR No. 685 de 2018. Para las maniobras de aproximación, amarre y desamarre con buque tanque en el Terminal Marítimo es obligatorio el uso de un remolcador con un mínimo 70 Toneladas de Bollard Pull (TBP).

- a) Para la prestación de este servicio, Ecopetrol S.A. tiene suscrito un contrato con una empresa reconocida y debidamente autorizada por DIMAR, contando con permanente disponibilidad de las siguientes embarcaciones:
- 02 remolcadores azimutales con Bollard Pull > 70 Ton.
  - 02 remolcadores de apoyo para las maniobras de amarre del buque tanque y conexión y desconexión de mangueras.
  - 02 lanchas de transporte de personal
- b) Las instrucciones y órdenes al remolcador durante las maniobras de amarre, cargue y desamarre del buque tanque serán impartidas por el Piloto Práctico.
- c) La coordinación de las embarcaciones de apoyo que atenderán las maniobras de amarre, conexión, desconexión y desamarre de buques tanques en las Monoboyas del Terminal Marítimo de Coveñas serán realizadas por el Supervisor de Operaciones Marinas de turno.

El Capitán del buque tanque, el Capitán del remolcador y sus Armadores serán responsables, cuando así lo determine la autoridad competente, por los daños causados a las instalaciones e infraestructura costa afuera del Terminal, a la carga o a terceros.

Para estas maniobras se emplean embarcaciones con las siguientes características

- a) Remolcador de maniobra:

Remolcador azimutal con casco en acero naval, certificados por casa clasificadora, con potencia mínima de 5.000 HP, sistemas de apoyo para combate de incendios y acuerdo a normatividad Nacional, con una capacidad de 70 Toneladas de Bollard Pull (mínimo requerido para la operación 45 TPB).

Este remolcador apoya las maniobras de amarre y desamarre, y durante la operación de transferencia de hidrocarburos mantiene la posición del buque tanque respecto a la Monoboya en la condición denominada "línea seca"

- a) Remolcador de apoyo

Remolcador convencional con casco de acero, certificado por casa clasificadora con excelente maniobrabilidad, 700 HP de potencia y 9 Toneladas de Bollard Pull. La

función principal de este remolcador es apoyar la maniobra con el buque tanque en lo concerniente al paso al buque tanque de los cabos de amarre a la Monoboya (cabos *hawser*) y de las mangueras flotantes para la conexión a bordo.



Imagen No. 10 Remolcador de maniobra y remolcador de apoyo en atención a buque tanque

b) Lancha de transporte de personal

Lanchas con casco y superestructura en aluminio, certificadas por casa clasificadora, diseñadas para transporte de personal y apoyo a operaciones costa afuera, con capacidad para 45 pasajeros y 16 nudos de velocidad.



Imagen No. 11 Lancha de transporte de personal en operaciones costa-afuera

### **4.33 AMARRE Y DESAMARRE DE BUQUE TANQUES**

El amarre y desamarre de los buques está sujeto a lo establecido en el instructivo operacional para maniobra de Aproximación, Amarre y Desamarre de Buque Tanque a la Monoboya en Coveñas (Anexo 17).

#### **4.33.1 TIPO DE AMARRE**

El diseño del Terminal Marítimo de Coveñas se basa en el modelo de Monoboya o Single Point Mooring (SPM), que se aplica a las TLU1 y TLU3. En la siguiente ilustración se describe la forma de amarre de los buques tanques a la Monoboya:



Imagen No. 12 Ilustración del método de amarre de buque tanque a Monoboya TLU

#### 4.34 SERVICIOS A LA CARGA

- a) Cargue.
- b) Descargue.
- c) Inspección de calidad (Toma de muestras y análisis de laboratorio).
- d) Inspección de cantidad (Medición de tanques a/b acorde al documento ECP-VSM-M-001-17 Manual de medición de hidrocarburos y biocombustibles capítulo 17 – medición marina y fluvial v.01-Anexo 18).

#### 4.35 RESPONSABILIDAD SOBRE LA CARGA

En operaciones de cargue o descargue de hidrocarburos líquidos, la responsabilidad sobre la carga es:

**En cargue:** a partir de que el producto en transferencia pasa la brida de conexión de las mangueras de cargue hacia la válvula del Múltiple de Conexión (*Manifold*) del buque tanque, la responsabilidad de la carga recae sobre el Capitán del buque tanque.

**En descargue:** a partir de que el producto a trasegar pasa la brida de conexión del acople del Múltiple de Conexión (*Manifold*) con las mangueras de cargue del Terminal, la responsabilidad de la carga recae sobre el Terminal Marítimo.

#### 4.36 RESPONSABILIDAD POR ACCIDENTE, DAÑOS, AVERÍAS A LA CARGA Y A LAS INSTALACIONES DEL TERMINAL MARÍTIMO

Los Armadores, Capitanes de naves, contratistas, operadores portuarios, transportadores terrestres o sus representantes, agentes marítimos y demás personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades dentro del Terminal Marítimo, serán responsables, cuando así lo determine la autoridad competente, de los accidentes, las lesiones a personas, daños y/o averías a la carga, daños a las instalaciones portuarias, cuando dichos sucesos sean causados por condiciones inseguras, mal estado o deficiencia de los equipos y aparejos suministrados por ellos, así como por las condiciones de la carga, la estiba de la misma, la escasa visibilidad y obstáculos que impidan su correcto manejo o manipulación.

## CAPÍTULO V. PROTOCOLOS – PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

### **5.1 DESCRIPCIÓN DE MANIOBRAS DE APROXIMACIÓN, AMARRE Y DESAMARRE EN EL TERMINAL MARÍTIMO**

Las maniobras de amarre y desamarre de buque tanque están descritas en el Instructivo Operacional para maniobra de aproximación, amarre y desamarre de buque tanque a la Monoboya (Véase Anexo 17).

### **5.2 CONCEPTO GENERAL DE LA MANIOBRA DE APROXIMACIÓN Y AMARRE DE TANQUERO**

El Piloto Práctico guía al Buque tanque en la aproximación hacia la Monoboya donde realizará el cargue/descargue; el remolcador de apoyo se aproxima inicialmente para entregar los cabos de amarre (*pick up rope*) (estribor y babor) al Buque tanque utilizando cabos mensajeros proporcionados por el buque tanque, quedando el sistema listo para cobrar los cabos hawser y asegurarlos a los *chain stopper*.

A continuación, se relacionan aspectos importantes en la maniobra de amarre de buque tanque a una Monoboya, extractados del instructivo de referencia:

- a) Recibir la autorización de cargue por parte del programador de comercio internacional de Ecopetrol, documento del pre-arribo enviado por el Buque tanque y el pago de los servicios portuarios por parte de la agencia marítima.
- b) Alistamiento y disponibilidad de las embarcaciones que participarán en la maniobra: uno o dos remolcadores de maniobra (dependiendo del tipo de buque tanque), un remolcador de apoyo y una lancha de transporte de personal.
- c) Autorizar la aproximación a la Monoboya una vez cumplidas la autorización de la libre plática por parte de la Autoridad Marítima, la inspección de seguridad al buque tanque por parte del Cargo Loading Master, verificación de las condiciones meteomarinas y disponibilidad de las embarcaciones de apoyo.
- d) Cargo Loading Master llevará a cabo la inspección de seguridad en cubierta verificando, entre otros aspectos, que los niveles de oxígeno y de ácido sulfhídrico (H<sub>2</sub>S) en los tanques de carga estén de acuerdo con los requerimientos del Terminal Marítimo, condición y prueba de las válvulas de alivio de los tanques de carga, pruebas de las alarmas de alto nivel de los tanques de carga, condiciones de la sala de bombas, prueba de la alarma de sentina de la sala bombas, verificación del "spool piece" y del "sea chest", anclas trincadas, los cabos mensajeros listos, los dos cabos de maniobra de popa del buque en buen estado para la configuración de línea seca.
- e) Verificar las condiciones de arribo del buque entre Piloto Práctico y Capitán del buque tanque incluyendo calados de arribo, tipo de máquina, velocidades según paso de la máquina, eslora, manga, curvas evolutivas en lastre, cargado, carga en tránsito, equipos de ayudas a la navegación, equipos de comunicación. Como evidencia el Piloto firmará el formato de información del buque internacionalmente denominado "*Pilot Card*".

- f) Describir el procedimiento de amarre al Capitán del Buque.
- g) Verificar la correcta configuración de "línea seca" con el remolcador de maniobra por popa.
- h) Garantizar que el sistema de amarre entre boya - mangueras y Buque tanque sea el adecuado para tener una operación de cargue segura.
- i) Al momento del desatraque, el Piloto Práctico debe garantizar y asegurar que los sistemas de amarre (*chafe chain*) no queden montados uno encima del otro y/o enredados, para lo cual se recomienda arrear cuidadosamente ambos sistemas, uno por uno.
- j) Mantener las comunicaciones en el canal de operación asignado por el Terminal (VHF banda marina canales 20 y 84) a todas las estaciones involucradas: Piloto práctico, buque tanque, sala de control (ODC y planta CENIT), Cargo loading master, supervisor de operaciones marinas, buzos, remolcadores, personal de apoyo de control de contaminación (personal de la barcaza y tripulaciones de las lanchas de contingencia), amarradores/conectores tanto a bordo del buque tanque como en la Monoboya, agencias marítimas y autoridades portuarias.

### **5.3 CONCEPTO GENERAL DE LA MANIOBRA DE DESAMARRE DE TANQUERO**

Para la maniobra de desconexión y desamarre, del procedimiento incluido en el Instructivo Operacional para maniobra de aproximación amarre y desamarre de buque tanque a la Monoboya CNV-CNV- I – 003 (Anexo 17) se mencionan los siguientes aspectos de relevancia:

- a) Verificar que las comunicaciones por vía radial con las embarcaciones de apoyo estén funcionando adecuadamente.
- b) El Capitán del buque tanque verifica la total disponibilidad de la maquinaria y reporta su estatus al Piloto Práctico.
- c) El Piloto Práctico inicia la maniobra ubicado en la proa del buque tanque para supervisar el procedimiento para liberar los cabos de amarre (cabos *hawser*)
- d) El Tren de mangueras debe estar abierto del buque con suficiente amplitud por parte de la lancha de maniobra para la facilitar la maniobra de zarpe.
- e) La arriada de los sistemas de amarre (*chafe chain*, cabos *Hawser* y cabos *pick up rope*) debe ser lenta, controlada y progresiva para evitar que se enreden estos elementos, iniciando con un costado y luego el otro costado, verificando que los sistemas de amarre no queden uno encima del otro para evitar daños, rupturas y entrelazamiento.
- f) Para el zarpe del buque, el piloto, utilizando el remolcador de maniobra (en línea seca por la popa del buque tanque) y las máquinas del buque tanque, inicia el movimiento hacia atrás para aumentar la distancia de la Monoboya y hacer viraje para alejarse del área del conjunto Monoboya-Tren de mangueras y dirigirse a la zona de fondeo para la inspección submarina antinarcóticos.

### **5.4 REGULACIONES Y GUÍAS PROCEDIMENTALES DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA Y PORTUARIA**

Las operaciones de cargue y/o descargue de hidrocarburos se realizan en concordancia con las siguientes Normas:

- a) Foro Internacional de Compañías Petroleras Marinas (OCIMF). (*Oil Companies International Marine Forum*).
- b) Cámara de Transporte Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (ICS). (*International Chamber of Shipping*).
- c) Guía Internacional de Seguridad de Tanqueros y Terminales Petroleros (ISGOTT). (*International Guide for Oil Tankers and Terminals*).
- d) Guía de Transferencia de Buque tanque a Buque tanque (STS). (*Ship To Ship Transfers*).
- e) Normas para Múltiple de Conexión (*Manifold*) de Buque tanques y Equipos Asociados OCIMF. (Múltiple de Conexión (*Manifold*) *Regulations for Tankers and Associate Equipments*).
- f) Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar (MARPOL 73, 78 y sus protocolos y modificaciones).
- g) Seguro de Contaminación por Petróleo Hidrocarburos (P&I – Protection and Indemnity).
- h) Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida humana en el Mar (International Convention for the Safety of Life at Sea SOLAS).
- i) Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias PBIP (ISPS).
- j) Código Internacional para la Gestión de la Seguridad (ISM).

El Capitán es responsable por la seguridad de su buque tanque y deberá garantizar el estricto cumplimiento de los procedimientos y requisitos de seguridad del Terminal Marítimo, en caso de que el buque tanque incumpla los procedimientos del Terminal, éste se reserva el derecho de suspender todas las operaciones y exigir que el buque tanque abandone el Terminal, hasta que la Agencia Marítima, los Armadores, los fletadores o el Capitán hayan tomado las medidas correctivas a satisfacción del Operador del Terminal, bajo la supervisión y autorización del Capitán de Puerto.

Adicionalmente, el Capitán deberá cumplir las normas establecidas por la OMI para el manejo y transporte de cargas peligrosas por vía marítima, las obligaciones establecidas en la “Lista de verificación de Seguridad” y verificar que todas las precauciones, incluyendo la del servicio contra incendio, sean tomadas a bordo de la nave mientras permanezca en el puerto y durante la operación de cargue o descargue de hidrocarburos.

El Capitán se asegurará de que durante las operaciones existan buenas comunicaciones por radio con el Cargo Loading Master.

## **5.5 PLAN DE EMERGENCIA**

### **5.5.1 CONCEPTO GENERAL DEL PLAN DE EMERGENCIA**

De acuerdo con nuestra Políticas de Calidad y Corporativa Ambiental de ECOPETROL S.A. junto a su Misión empresarial y en cumplimiento de la normatividad nacional vigente para el control y preservación del medio ambiente, el Terminal Marítimo de Coveñas cuenta con un

Plan de Emergencia (PDE) para la atención de derrames de hidrocarburos (Anexo 19) que ocurran en el Terminal.

Complementariamente, en caso de emergencia por derrame de hidrocarburos se cumplirán las obligaciones definidas en el instrumento de manejo y seguimiento ambiental vigente.

El PDE del Terminal Marítimo está concebido y estructurado en cumplimiento del siguiente marco legal:

- Ley 1523 de 2012 Por la cual se adopta la política de Gestión del Riesgo de Desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres.
- Decreto 321 de 1999 Por el cual se adopta el Plan Nacional de Contingencia contra derrame de hidrocarburos, derivados y Sustancias nocivas.

El Plan de Emergencia está compuesto por doce (12) capítulos, organizados de acuerdo a su alcance, así:

a) Elementos Estratégicos:

1. Preliminares
2. Descripción de la Actividad
3. Análisis del Riesgo
4. Estrategia del Plan
5. Personal
6. Equipos

b) Plan Operativo

7. Procedimientos de Respuesta

c) Plan Informático

8. Directorio
9. Cartografía
10. Ejercicios de aplicación
11. Documentos de difusión del Plan
12. Formatos del Plan

Para evaluar una emergencia se consideran las características del evento que se presenta y con base en este análisis se clasifican las emergencias en los siguientes tres niveles que pueden afectar la operación del sistema, la afectación a personas y el medio ambiente:

| NIVEL DE EMERGENCIA | DESCRIPCIÓN                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| MENOR               | Emergencia que puede ser manejada con los recursos propios del Grupo de Respuesta a emergencias del Terminal. Entre los recursos se encuentran: <ul style="list-style-type: none"><li>• Personal entrenado en el manejo de emergencias.</li><li>• Equipo para el control de derrames localizado en la bodega de contingencias de la Planta.</li></ul> |
| MEDIO               | Emergencia que requiera que en las acciones de control intervenga por lo menos un recurso externo al Terminal sin involucrar el Comité Departamental de Gestión del Riesgo y Desastres (CDGRD) o sus entidades de apoyo. Entre los recursos que involucra este nivel de emergencia están:                                                             |

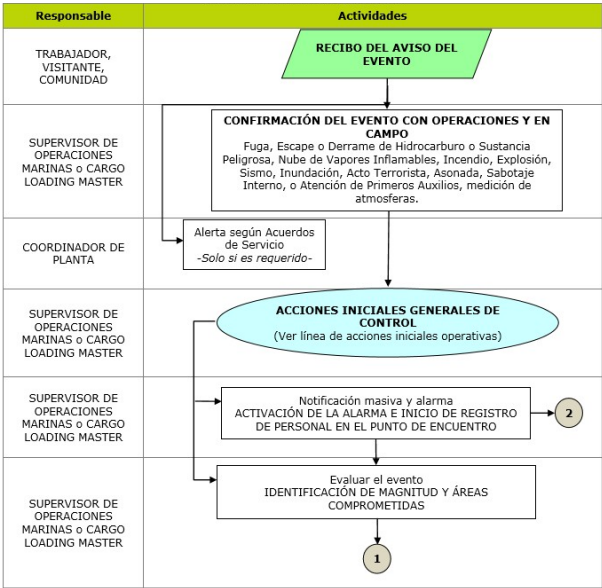
|       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|       | <ul style="list-style-type: none"><li>Personal del Comité Municipal de Gestión del Riesgo y Desastres (CMGRD) de algún municipio del área de influencia directa o indirecta.</li><li>Recursos de las entidades de apoyo pertenecientes al CMGRD.</li></ul> En una emergencia de este nivel están comprometidos los recursos propios del Terminal.                                                                                                                                        |
| MAYOR | Emergencia que para su atención requiere y es suficiente, involucrar uno o más de los siguientes recursos: <ul style="list-style-type: none"><li>Personal del CDGRD de uno o más Departamentos del área de influencia de la Planta.</li><li>Recursos de las entidades de los CDGRD.</li><li>Entidades de apoyo de CMGRD de dos o más municipios.</li></ul> En el control de una emergencia de este nivel podrán intervenir conjuntamente los recursos de la Planta y de los CMGRD/CDGRD. |

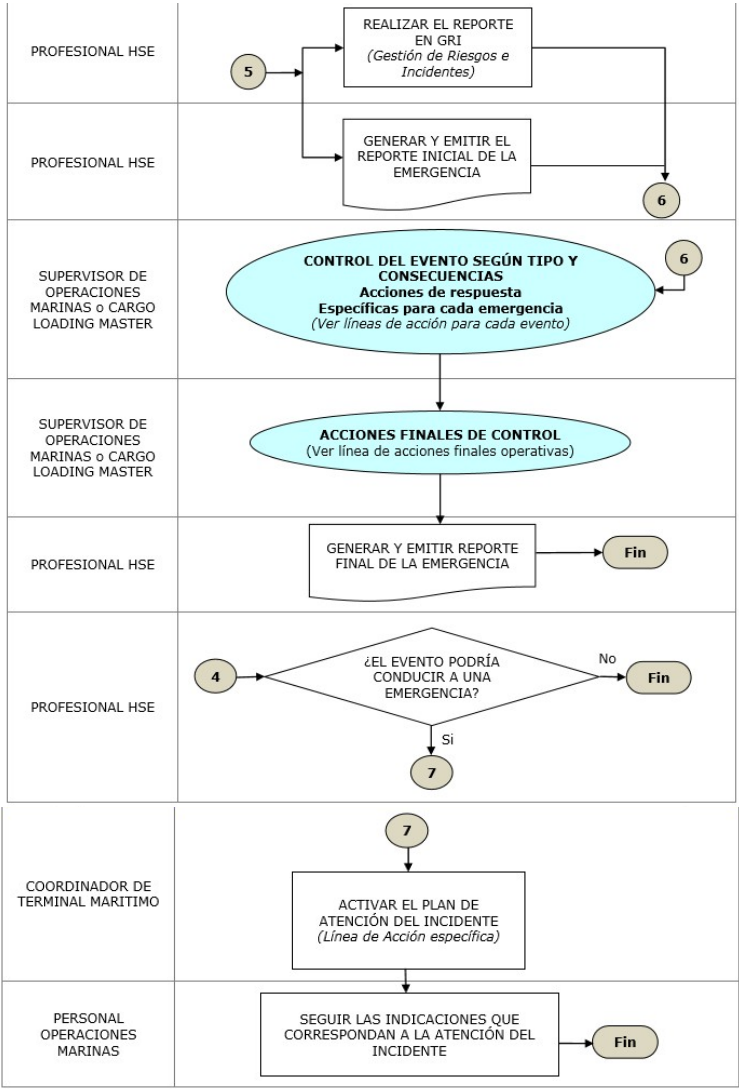
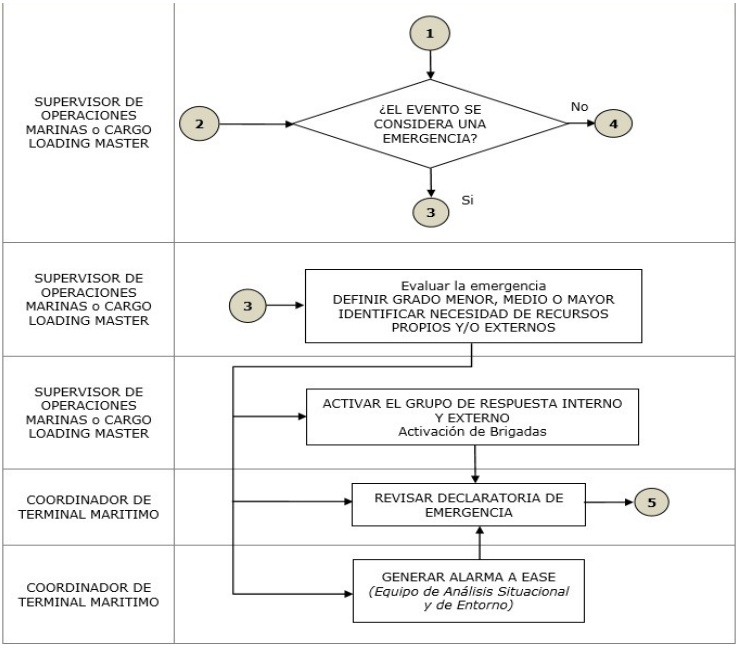
El Plan de Emergencia contempla las siguientes siete (07) situaciones por las cuales se activa el mencionado Plan:

- a) Derrame de Hidrocarburos en el Mar
- b) Derrame de Nafta en el Mar
- c) Parada de Emergencia por evento hidrometeorológico extremo
- d) Incendio en Operaciones Marinas
- e) Sabotaje Interno
- f) Actos Terroristas
- g) Atención Medica Primeros Auxilios

5.5.2 LÍNEA DE ACCIÓN GENERAL

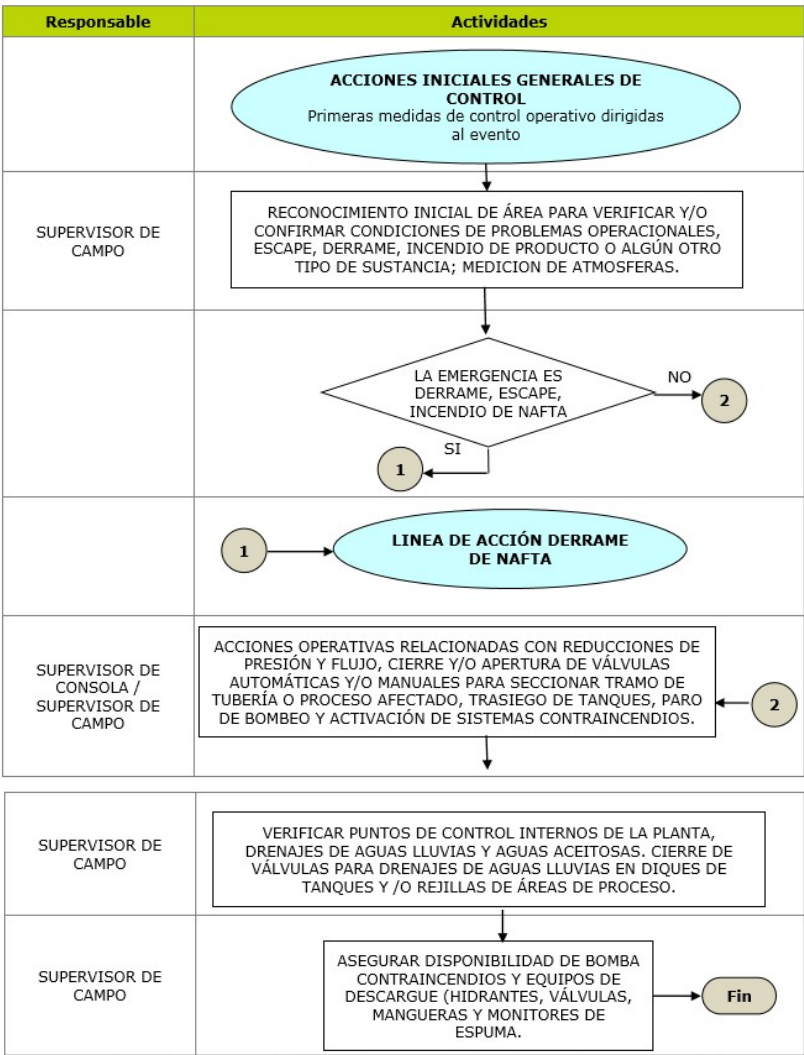
Para estos escenarios, se establecen acciones iniciales comunes que se ilustran en la siguiente línea de acción:





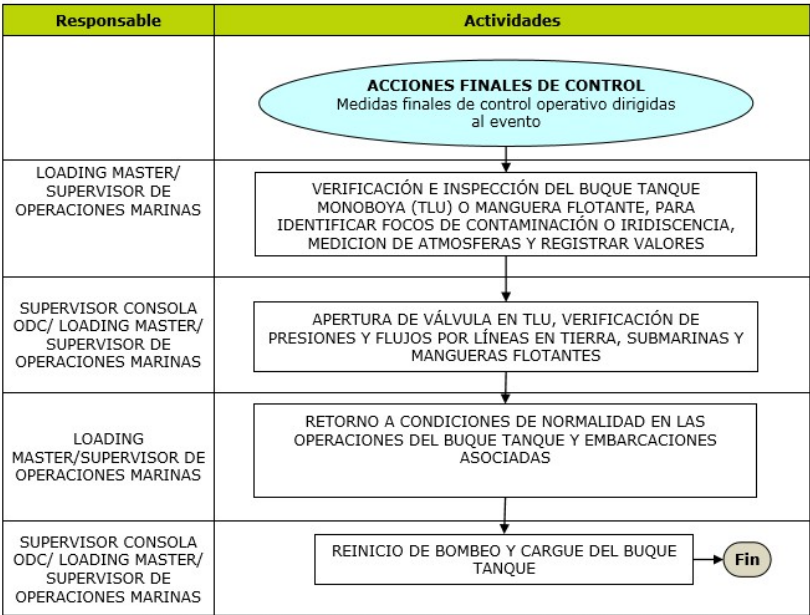
5.5.3 ACCIONES INICIALES

En la siguiente línea de acción se muestran las acciones iniciales comunes para las posibles siete (07) situaciones de emergencias determinadas:



5.5.4 ACCIONES FINALES

Las acciones finales comunes para la finalización en la atención de las siete (07) situaciones identificadas, son las siguientes:



La descripción detallada de las líneas de acción para cada situación de emergencia, la información técnica de los recursos a utilizar y demás información operacional, procedimental y técnica está incluida en el Plan de Emergencia del Terminal Marítimo.

Como complemento al Plan de Emergencia, de forma conceptual se incluyen los siguientes escenarios relevantes para la seguridad del Terminal Marítimo:

## **MANEJO DE INCENDIOS A BORDO Y EN TIERRA.**

En caso de incendio en las instalaciones del Terminal Marítimo o a bordo de un buque tanque que se encuentre en maniobra de transferencia de hidrocarburos o sus derivados, el Cargo Loading Máster suspenderá la operación y activará el Plan de Emergencia, informará al Coordinador del Terminal y dará aviso a la Capitanía de Puerto. Así mismo, el Cargo Loading Máster dará la orden de zarpe al Capitán del buque tanque, siendo obligación de la nave su inmediato cumplimiento.

Todos los operadores portuarios, personal contratista y personal directo de Ecopetrol tienen la obligación de participar activamente en los ejercicios de simulacros y programas de capacitación liderados por el Terminal. Con la debida anticipación, el Terminal notificará los actos preparatorios y la fecha de realización de los simulacros, por lo tanto al presentarse un incendio en las instalaciones del Terminal en tierra, se cuenta con el personal debidamente entrenado y con los equipos requeridos para su extinción.

## **INCENDIO EN EL BUQUE TANQUE**

*De acuerdo al Código de Gestión para la Seguridad (ISM), las acciones a seguir en caso de incendio a bordo de un buque tanque están incluidas en el Plan de Emergencia del propio buque tanque, que a su vez hace parte del Manual de Gestión para la Seguridad que es avalado y certificado por una casa clasificadora. A continuación, se describen acciones generales a seguir por parte del buque tanque:*

1. Activar la señal de alarma de contra incendios de abordó.
2. Parar y suspender inmediatamente las operaciones de transferencia y de deslastre, parar las bombas, cerrar todas las válvulas de alta presión y drenar líneas, el primer oficial se dirige al cuarto de control de cargue
3. Activar procedimientos y protocolos de emergencia por conato de incendios a bordo, brigadas de emergencia en posición.
4. Maquina lista.
5. Comunicaciones sobre cubierta y desde el cuarto de control de cargue con el Capitán.
6. Inyectar gas inerte a los tanques si la situación lo requiere y controlar atmosfera explosiva.
7. Control de carga a bordo.
8. Capitán al mando en el puente con los oficiales de cubierta y maquinas, tripulación a la orden del comandante del incidente.
9. Tripulación en puesto de emergencia.
10. Orden y control de abandono, orden de desconectar, y desamarre.
11. Informar la emergencia al Cargo Loading Máster.
12. Disposición de cables de emergencia o cabo de remolque listos.
13. Cerrar espacios estancos, estado de puertas estancas y portillos y meter aire a la cámara de bombas.
14. Activar el sistema de contra incendio.
15. Arrancar bombas de contra incendios.
16. Uso y disposición de extintores.
17. Uso y disposición de líneas de ataque y actuación de brigadas de a bordo para emergencias de contra incendios y en su caso espuma.

18. Activar el Plan de Emergencia del Buque Tanque y del Terminal.
19. Llamar a puestos de maniobra a la tripulación para desconexión de mangueras, desamarre y de acuerdo a la evolución de la situación, posibilidad de abandono.

*Acciones por parte de la Instalación en tierra del Terminal Marítimo:*

1. Dar la alarma.
2. Parar la operación de bombeo y transferencia de hidrocarburos y sus derivados, notificando al Cargo Loading Máster.
3. Activar el Plan de Emergencia.
4. Informar la emergencia al Capitán del buque tanque amarrado a la monoboya avisando la suspensión de la operación por emergencia.
5. Activar procedimientos y protocolos de emergencia por conato de incendios en las instalaciones Costa Afuera del Terminal.
6. Activación de las brigadas de emergencia en posición en el área del Terminal.
7. Ordenar el cierre de válvulas de tierra
8. Ordenar la desconexión de emergencia de las mangueras
9. Ordena al buque tanque tener maquina lista para zarpe de la monoboya.
10. Mantener comunicación directa con el Cargo Loading Master y con el Capitán del buque.
11. Control de carga en operaciones con el capitán del buque tanque.
12. Ordenar posición del(os) remolcador(es) para asistencia en la maniobra de desamarre y zarpe.
13. Ordena el apoyo del remolcador al buque tanque con sus monitores de contra incendio.
14. Informar a todas las embarcaciones que se encuentren en el área.
15. Activar el Sistema de Comando de Incidentes, informar a la Capitanía de Puerto, la Estación de Control de Tráfico Marítimo de Coveñas y a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

**INCENDIO EN TIERRA**

*Acciones a tomar por parte del Terminal Marítimo:*

1. Dar la alarma.
2. Informar al Cargo Loading Máster.
3. Suspender inmediatamente la transferencia de carga y cerrar todas las válvulas.
4. Ordenar la desconexión de emergencia de las mangueras
5. Activar el Plan de Emergencia del Terminal.
6. Ordenar el desamarre y zarpe del buque, si se requiere.

*Acciones a tomar por parte del buque tanque:*

1. Cerrar válvulas del manifold y tanques
2. Apoyar la desconexión de mangueras, alistar la maquinaria para zarpe, zarpar de la monoboya y dirigirse a zona de fondeo.
3. Recibir instrucciones adicionales del Control de las Instalaciones de Tierra.

**Nota 1:** El Cargo Loading Master impartirá y comunicará al Capitán del buque tanque las instrucciones que correspondan, sin perjuicio de todas las medidas aconsejables y razonables que está obligado a tomar el Capitán del buque tanque para hacer frente a la emergencia.

**Nota 2:** El Capitán es autónomo y responsable en todo momento de tomar medidas de seguridad después de ser notificado por parte del Terminal sobre la emergencia, y disponer condiciones de seguridad operacional para el buque tanque, haciéndose responsable del cierre del manifold, apoyar la desconexión de las mangueras hasta poner el buque tanque

en condición de zarpe teniendo en cuenta el desamarre directo y dar máquina para alejarse de la monoboya.

### **ROTURA DE CABOS DE AMARRE (Cabos Hawser)**

En caso de que se rompa el(los) cabo(s) hawser de amarre de un buque tanque a la monoboya, se tomarán las siguientes acciones:

1. Dar la alarma respectiva.
2. Parar la transferencia de carga y cerrar válvulas.
3. El Cargo Loading Master ordenará desconexión inmediata de las mangueras y en coordinación con el Piloto Práctico, con ayuda del remolcador de maniobra, mantendrán el buque tanque con tensión mínima sobre el tren de mangueras flotantes, mientras se hace la desconexión de emergencia.
4. Una vez desconectadas las mangueras, el buque tanque zarpará de la monoboya esperará en fondeo hasta el cambio del cabo y restablecimiento del sistema de amarre.

### **FUGAS Y/O DERRAMES**

Toda fuga o derrame de hidrocarburos y sus derivados y/o residuos oleosos deberá notificarse inmediatamente al Cargo Loading Master, quien informará a la sala de control de cargue en Tierra, al Coordinador del Terminal e igualmente a las autoridades correspondientes.

Las operaciones se suspenderán y se activará el Plan de Emergencia. Para continuar con la transferencia de carga, se requerirá la autorización del Capitán de Puerto una vez realizada la evaluación del impacto del incidente en el área de afectación. La limpieza de las áreas afectadas por una fuga o derrame será llevada a cabo por el Terminal Marítimo.

#### **5.5.5 RESPONSABILIDAD POR LOS COSTOS OCASIONADOS POR FUGAS O DERRAMES**

El Capitán del Buque tanque, sus Armadores, sus agentes y sus representantes serán solidariamente responsables y deberán sufragar todos los costos y expensas de la limpieza por fugas o derrames de hidrocarburos y/o residuos oleosos y aguas sucias que se presenten dentro del área marítima del Terminal Marítimo o que provengan del Buque tanque en la operación de cargue/descargue, salvo cuando tales fugas o derrames que se produzcan sean por culpa comprobada y exclusiva del Terminal.

De igual manera, el Buque tanque, su Capitán, sus Armadores, sus agentes y representantes serán solidariamente responsables y deberán pagar las multas que imponga la Autoridad Marítima con ocasión de fugas y/o derrames de hidrocarburos y/o residuos oleosos y las aguas sucias que provengan del Buque tanque o de su operación de transferencia.

El Terminal asumirá los costos de la limpieza por fuga o derrame cuando se determine su responsabilidad por parte de la autoridad competente colombiana. En los eventos enumerados, el Terminal no se hará responsable por ninguna demora ni por demandas ni reclamos por pérdidas derivadas de ellos, incluyendo fletes muertos, daños económicos y lucro cesante. El conteo de las horas destinadas a la transferencia de hidrocarburos del buque tanque se detendrá durante el tiempo que se suspenda la operación para efectos de una operación de limpieza.

#### **5.5.6 PAGO O INDEMNIZACIÓN POR FUGAS O DERRAMES**

Con el fin de garantizar la oportuna cancelación de los costos y expensas ocasionados por una fuga o derrame de hidrocarburo, residuos oleosos y aguas sucias se fija el siguiente procedimiento:

- a) El Terminal determinará los costos de los trabajos de limpieza y descontaminación, así como las demás expensas, entre otras, la utilización extraordinaria del área del Terminal Marítimo, en la que incurra el Buque tanque, de acuerdo con las tarifas establecidas.
- b) Para el zarpe del Buque tanque, los Armadores, sus agentes y/o representantes de las pólizas de seguros, deberán depositar los fondos suficientes en dólares de los Estados Unidos de América, conforme a la caución que establezca la Autoridad Marítima, que cubran los costos de limpieza en las áreas afectadas en que incurrió el Terminal marítimo, en daños y perjuicios (daño emergente y lucro cesante), intereses (corrientes o por mora), costos, honorarios, utilización extraordinaria del Terminal Marítimo, multas y cualquier otro concepto, que pueda resultar como consecuencia de la fuga o derrame.
- c) El Terminal informará de inmediato de los hechos a la Autoridad Marítima y demás entidades competentes, ante medida de protección del medio marino y el daño ambiental costero, adjuntando las respectivas notas de protesta, relación de eventos y valoración en costos a incurrir para hacer frente a la emergencia.
- d) La Autoridad Marítima podrá abstenerse de dar el zarpe al Buque tanque, si considera que no se ha dado la suficiente garantía de pago de los costos y expensas ocasionadas por el incidente.

### 5.5.7 SANIDAD PORTUARIA

El Terminal Marítimo exige y apoya el estricto cumplimiento de las normas nacionales e internacionales orientadas a evitar que sus áreas portuarias o marítimas se constituyan en riesgos de infección o intoxicación y/o contaminación, así como propender por brindar las condiciones y facilidades necesarias para la atención de potenciales eventos de salud pública en sus instalaciones costa afuera, especialmente a bordo de buquetanques durante operaciones de transferencia de hidrocarburos en las monoboyas, en concordancia con lo dispuesto en el Reglamento Sanitario Internacional 2005 y las nombras complementarias al mismo.

Para lo anterior el Terminal Marítimo:

- a) Permitirá el acceso a los servicios médicos apropiados, incluyendo los medios de diagnóstico para evaluación y atención inmediata de tripulantes enfermos.
- b) Facilitará el acceso a los medios de transporte adecuados para el desplazamiento de los equipos médicos y tripulantes que requieran atención médica.
- c) Brindará un entorno saludable en el punto de entrada a las instalaciones costa afuera con suministro de agua potable, baños y puntos de recolección de desechos (puntos ecológicos) para los tripulantes en tránsito. El servicio de alimentación para este personal será coordinado por el Agente Marítimo con los establecimientos comerciales locales.
- d) Dispondrá de personal capacitado para el control de vectores y reservorios en los puntos de entrada a las instalaciones costa afuera.

Para responder a eventos que puedan constituir una emergencia de salud pública de importancia internacional, el Terminal Marítimo:

- a) En caso de emergencia de salud pública nombrará un coordinador con competencias en el área de la salud ocupacional y HSE para la atención de emergencias de este tipo, quien será responsable por adelantar las coordinaciones necesarias con las autoridades sanitarias locales y departamentales.
- b) Contará con un Plan de Atención de Emergencias Médicas cuya concepción y ejecución incluya la participación de las autoridades locales y dependencias de salud pública del orden municipal y departamental.
- c) Ofrecerá un espacio adecuado para entrevistar a personas sospechosas o afectadas al que no tengan acceso a los demás tripulantes.
- d) Aplicará controles aleatorios de entrada y salida a tripulantes que ingresen o salgan de las instalaciones costa afuera.
- e) Facilitará el ingreso a las instalaciones costa afuera a los equipos designados especialmente para el traslado de los viajeros que puedan ser portadores de infección o contaminación, así como a personal capacitado en atención de emergencias sanitarias.

Durante la visita que hace la Autoridad Marítima para otorgar la Libre Platica, cuenta con el acompañamiento de un funcionario de la Secretaría de Salud del Departamento de Sucre, quien verifica la situación actual de salud de la tripulación y de ser necesario atender algún requerimiento especial que debe haber sido comunicado previamente a la Agencia Marítima por el Capitán del Buque antes de su arribo a puerto.

### **5.5.8 PROTOCOLOS OPERACIONALES COMPLEMENTARIOS**

#### **5.5.8.1 PROTOCOLO PARA EL MANEJO DE CARGAS CONTAMINADAS**

Al ser un terminal marítimo cuya única finalidad es la transferencia de hidrocarburos, sólo se programarán y recibirán buque tanques diseñados y empleados para tal fin. En caso de que mediante pruebas de laboratorio por parte de las empresas que prestan el servicio de Inspectores comerciales se determine que la carga transportada por un buque tanque (petróleo o sus derivados) está contaminada, el buque será descartado por parte del Cargo Loading Master, se levantará la carta de protesta correspondiente, se le notificará al Agente Marítimo y a la Gerencia de Comercio Internacional, Coordinación de programación CENIT y la Coordinación de Operaciones y Mantenimiento Costa Afuera del Terminal Marítimo de Coveñas.

#### **5.5.8.2 PROTOCOLO PARA EL RESCATE DE OBJETOS QUE CAIGAN AL AGUA**

En los casos en que el buque tanque se encuentre en aproximación a una monoboya para maniobra de amarre y conexión de mangueras o se encuentre ya en condición de amarrado a la monoboya en operación de transferencia de hidrocarburos, el Cargo Loading Master evaluará la situación, su urgencia e implicación en la maniobra que se encuentra en curso y coordinará con el Supervisor de Operaciones Marinas la disponibilidad de una embarcación al servicio del Terminal para recoger el objeto del agua, con miras a evitar la posible contaminación del medio ambiente y peligro para la navegación en el área restringida. El Agente Marítimo deberá estar al tanto de la situación de manera que pueda apoyar las gestiones logísticas.

### **5.5.8.3 PROTOCOLO PARA EL MANEJO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**

Los hidrocarburos y sus derivados son las únicas mercancías que se transfieren en el Terminal Marítimo. El manejo de estos productos está contenido en los Procedimientos, Manuales e Instructivos de ECOPETROL, que se encuentran estructurados y formalizados en línea con los parámetros establecidos en el Código IMDG (Anexo 14 Instructivo Operacional para cargue y descargue de crudo)

## **CAPITULO VI. REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE Y PRELACIONES**

### **6.1 TERMINOS DE ACEPTACIÓN Y DOCUMENTACIÓN**

Para que un buque tanque sea aceptado por el Terminal Marítimo de Coveñas para desarrollar una operación de cargue o descargue de hidrocarburos, debe cumplir con los estándares OCIMF, la guía ISGOTT Última Edición-2006, los convenios MARPOL y SOLAS y las exigencias particulares de ECOPETROL S.A. para el Terminal:

- a) Tener el VIQ. (Vessel Inspection Questionary)
- b) Tener el VPQ. (Vessel Particular Questionary)
- c) Radio de VHF marino en el cuarto de control de carga.
- d) El riesgo asociado a su historial debe ser bajo (Rightship mínimo 3).
- e) Su P&I Club debe pertenecer al IGA.
- f) La casa clasificadora que certifique el buque tanque debe ser miembro del IACS.
- g) Certificado del doble Casco con fecha de su última subida a dique (Last Drydock), la cual no debe exceder los dos (2) años y el desgaste de su casco no debe superar el 15%.
- h) Operaciones cerradas de cargue / descargue.
- i) Tener implementados todos los procedimientos derivados de la aplicación del Código Internacional para la Gestión de la Seguridad (ISM).
- j) Cumplir con los requerimientos y procedimientos derivados de la aplicación del Código Internacional para la Protección del Buque y de la Instalación Portuaria PBIP.
- k) El Cargo Loading Máster será el autorizado para verificar el cumplimiento de todos los estándares y guías establecidos en el presente Reglamento.

### **6.2 CARACTERÍSTICAS DEL BUQUE TANQUE**

- Eslora.
- Manga.
- Calado.
- SDWT.
- Ballast total
- Posición, dimensiones y accesorios del Múltiple de Conexión (*Manifold*) de conexión.
- Puntos de amarre a bordo del buque tanque.
- Capacidad de la Grúa.
- Plano de tanques y capacidades de almacenamiento.

### **6.3 REQUERIMIENTOS DE CONSTRUCCIÓN DEL BUQUE TANQUE**

- a) Doble casco.

- b) Tanques de lastre segregado (SBT).
- c) Sistema de Gas Inerte (IGS).
- d) Capacidad de bombas de cargue y de manejo de lastre.
- e) Capacidad de válvulas de alta presión y Mast Riser
- f) Condiciones técnicas del Múltiple de Conexión (*Manifold*).
- g) Tanques de carga, respiros, sondas.
- h) Máximo caudal de bombeo y limitaciones por vencimiento de presión.

#### **6.4 NOTIFICACIÓN DE ARRIBO**

Los Capitanes de los buque tanques suministrarán información de su arribo (ETA) a través del Agente Marítimo con 72, 48, 24 y 12 horas de anticipación; éste último, para efectos aduaneros y portuarios, debe contener la siguiente información: el nombre y nacionalidad de la nave, el Tonelaje de Registro Neto (TRN) y el Tonelaje de Registro Bruto (TRB), calado, eslora, manga, nombres del Armador o propietario, el Capitán, el tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETD) y cualquier otra información de importancia relacionada con el manejo de la carga y la seguridad del buque.

El buque tanque debe cumplir los compromisos de nominación dentro de los tiempos acordados de ETA y diligenciado el "Cuestionario Pre-arribo" (por intermedio de la Agencia Marítima), que posea la Pólizas de Seguros vigentes así como la Póliza de Contaminación (incluida en el Certificado del P & I); que cumpla todas las regulaciones internacionales vigentes (ISGOTT, OCIMF), las regulaciones sanitarias nacionales y las normas aduaneras y de inmigración colombianas.

#### **6.5 NOTICIA DE ALISTAMIENTO O AVISO DE LISTO PARA CARGUE (Note of Readiness - NOR)**

El buque tanque podrá extender su Noticia de Alistamiento (NOR) mediante comunicación escrita o vía correo electrónico al Cargo Loading Máster cuando se cumplan los siguientes requisitos:

- a) Que el buque tanque esté fondeado en la zona de fondeo señalada en la carta de navegación.
- b) Que se haya otorgado la Libre Platica por parte de la Autoridad Marítima.
- c) Que el buque tanque esté listo para operaciones de transferencia de carga.
- d) Que el buque tanque esté dentro de su Layday (ventana de transferencia de carga).

La aceptación del NOR emitido por el buque tanque solamente se realizará una vez que el Cargo Loading Master confirme que éste se encuentra en condiciones de amarrar, conectar y cargar/descargar hidrocarburos sin inconvenientes y que los inspectores de calidad y cantidad certifiquen el estado de tanques de carga y lastre.

La falta de conocimiento sobre el estado de los tanques, así como también cualquier otro inconveniente, impedirán aceptar el NOR e iniciar las operaciones de cargue, habilitando al Terminal Marítimo a realizarla con el siguiente buque tanque en turno que se encuentre en zona de fondeo o próximo a arribar al área del Terminal Marítimo.

#### **6.6 PRELACIONES PARA ATENCIÓN DE BUQUE TANQUES EN LAS MONOBOYAS TLU1 Y TLU3**

El Terminal Marítimo de Coveñas está en capacidad de atender simultáneamente un buque tanque en cada Monoboya (TLU1 y TLU3). El orden de atención de buque tanques está condicionado a cumplir su plan de producción y garantizar el cumplimiento de los contratos

por ventas de exportación, labor desarrollado conjuntamente y coordinada entre personal de la gerencia de comercio internacional, coordinación de programación CENIT y la Coordinación de Operaciones y Mantenimiento Costa Afuera del Terminal Marítimo de Coveñas.

## **6.7 PROHIBICIONES EN EL BUQUE TANQUE**

Durante el tiempo en que el buque tanque esté amarrado a una Monoboya del Terminal Marítimo de Coveñas realizando operación de amarre, cargue, descargue o desamarre, está restringida la realización de las siguientes actividades:

- a) Efectuar maniobras de recibo o entrega de combustible de consumo interno.
- b) Efectuar movimientos de lascar y/o cobrar líneas de amarre sin previa autorización del Loading Master y/o Piloto Práctico.
- c) Desembarcar y/o embarcar personal sin dar cumplimiento al protocolo establecido en el Plan de Protección a la Instalación Portuaria (PBIP).
- d) Virar y/o lascar grilletes de las cadenas sin previa autorización del Cargo Loading Master.
- e) Operar la planta de propulsión cuando se tengan buzos en el agua (Operaciones en el PLEM e inspección de mangueras submarinas e inspecciones de seguridad física) y sin autorización del Piloto Práctico y del Supervisor de Buceo.

## **6.8 PRUEBA DE LA MÁQUINARIA**

Por ninguna razón se podrán efectuar pruebas de la máquina cuando el buque tanque esté amarrado sin autorización del Cargo Loading Master, especialmente durante el tiempo de conexión, desconexión, cargue, descargue y de hidrocarburos.

## **6.9 HUMO DE CHIMENEAS**

Está prohibido soplar los sistemas de exhosto de la maquinaria principal hasta después del fin de la operación de cargue, descargue y/o transferencia de hidrocarburos a excepción de que existan atrapa llamas en la chimenea, siempre y cuando la dirección del viento sea hacia sotavento y el humo de la chimenea no se dirija hacia la cubierta de operaciones. Para realizar esta actividad deberá contarse con la aprobación del Cargo Loading Master.

## **6.10 BOTES SALVAVIDAS**

El buque tanque no podrá arriar los botes salvavidas mientras se encuentre amarrado a una Monoboya, salvo en caso de emergencia real en la que el personal del buque tanque deba realizar el procedimiento para el zafarrancho de abandono por autorización del Capitán de Puerto, sin perjuicio de los ejercicios de arriado de botes que internacionalmente están autorizados por el Código ISM sin arriarlos hasta flor de agua.

## **6.11 TRABAJOS DE REPARACIÓN**

Quedan prohibidas las reparaciones mecánicas que impliquen trabajo en caliente o en frío sobre cubierta, el uso de luces y equipos de comunicación no homologados. Está prohibido todo tipo de reparación que de alguna forma inhabilite o restrinja el movimiento autónomo

del buque tanque. Se prohíbe todas las actividades que generen riesgo de incendio y/o explosión.

En caso de requerirse una reparación urgente (en circunstancias excepcionales) el buque abandonará el Terminal y se dirigirá al área de fondeo para efectuarlas, previa autorización de la Autoridad Marítima mediante gestión del Agente Marítimo.

## **6.12 PROHIBICIÓN DE FONDEO**

Ninguna embarcación puede fondear en área distinta al área de fondeo B u otras áreas definidas por la Autoridad Marítima y señalizadas en las cartas de navegación oficiales. En la zona restringida del Golfo de Morrosquillo está terminantemente prohibido utilizar anclas para fondeo, medida que busca preservar la integridad de las tuberías submarinas para el transporte de hidrocarburos.

## **6.13 SUSPENSIÓN DE OPERACIONES, DESAMARRE Y RETIRO DEL BUQUE TANQUE**

El Cargo Loading Master del Terminal Marítimo de Coveñas suspenderá las operaciones, desconectará las mangueras de cargue y exigirá el desatraque del buque tanque, cuando se presenten los siguientes casos:

- a) Cuando la Autoridad Marítima disponga el desatraque por razones de seguridad, protección del medio ambiente u orden público.
- b) Cuando la Autoridad competente detecte enfermedades infectocontagiosas y el buque tanque sea declarado en cuarentena, deberá ser trasladado en forma inmediata al área de fondeo de cuarentena (área D) designada por la Autoridad Marítima. En este evento, las autoridades deben comunicar al Comité Local de Protección de la jurisdicción y al Ministerio de Salud y Protección Social, para que cumpla con las funciones de monitoreo y evaluación de la emergencia de salud pública según lo establece el Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005).
- c) Incumplimiento parcial o total de los aspectos inspeccionados, según "LISTA DE VERIFICACION DE SEGURIDAD", (Ship / Shore Safety Check List – Appendix "A", Page 219 – ISGOTT).
- d) Incumplimiento de una o más regulaciones portuarias descritas en el presente Reglamento.
- e) Incendio y/o contaminación.
- f) Insatisfacción con el equipo del buque tanque, procedimientos sub estándar de la tripulación, pérdida de estabilidad del buque tanque, y si a juicio del Cargo Loading Master conceptúa que representa un riesgo para las instalaciones del Terminal, el personal y las operaciones.
- g) Actuaciones de la tripulación del buque tanque que no cumplan satisfactoriamente con las exigencias del Terminal y se constituyan en un riesgo para la protección del medio marino.
- h) Condiciones Meteomarinas adversas que pongan en riesgo la seguridad de la infraestructura costa afuera, el buque tanque y el medio ambiente marino.

- i) Cuando el Terminal evidencie que en el desarrollo de las operaciones de abordó no cumplen con la protección del medio marino, y se esté generando un alto nivel de riesgo de afectación ambiental.
- j) Cuando las labores de cargue o descargue de una embarcación, afecten el normal desarrollo de las operaciones portuarias por bajo rendimiento imputable a la embarcación o a sus representantes, o cuando no utilicen durante la operación los horarios y recursos asignados.
- k) Cuando no exista en el Terminal Marítimo suficiente producto para garantizar la continuidad de las operaciones de un buque tanque. Una vez se subsane la causa del desatracado, el buque tanque recuperará su prioridad para amarrar nuevamente y reiniciar la operación.
- l) Una vez finalizadas las labores de cargue y/o descargue, el buque tanque deberá zarpar o fondear de forma inmediata, salvo autorización expresa del Terminal Marítimo para que permanezca mayor tiempo amarrado a la Monoboya. Si algún buque tanque no desatraca dentro del plazo estipulado, será responsable por cualquier perjuicio que cause su demora.

La suspensión de operaciones y/o el retiro del buque tanque serán informados al Capitán de Puerto.

## 6.14 REQUISITOS PARA ZARPE

Para la maniobra de desamarre y zarpe se debe cumplir con lo establecido en el Instructivo Operacional para Maniobra de Aproximación, Amarre y Desamarre de Buque Tanque a la Monoboya en Coveñas descrito en el Anexo 17 que establece el procedimiento y contiene la información de referencia.

Ningún buque tanque podrá salir del puerto sin la Autorización de zarpe que expide la Capitanía de Puerto, conforme a la normatividad legal vigente. Una vez el buque queda libre del amarre en la monoboya, procede a fondeo para la inspección subacuática antinarcóticos.

## 6.15 EFICIENCIA EN LAS OPERACIONES

### 6.15.1 TIEMPO EN EL TERMINAL

ECOPETROL S.A. como operador del Terminal Marítimo de Coveñas acepta buque tanques para cargar hidrocarburos; las operaciones se realizarán a la menor brevedad posible de acuerdo con los Layday acordado para cada buque.

Los tiempos están referidos a las cláusulas del Charter Party. Se entiende que toda demora adicional que conlleve la utilización de un servicio extra, tendrá un sobre costo definido de acuerdo con el tipo de buque tanque. El tiempo en el Terminal Marítimo está constituido por las siguientes fases:

- Fase de amarre.
- Fase de Alistamiento, conexión de mangueras, transferencia de carga y desconexión de mangueras.
- Fase de Mediciones y firma de Documentos.
- Fase de desamarre y zarpe

El tiempo asignado para el cargue se contabiliza desde el momento en que el buque tanque queda amarrado a la Monoboya con los dos cabos de amarre (hawser) en posición correcta, con el remolcador de maniobra debidamente asegurado por la popa del buque tanque en configuración de "línea seca" y el piloto práctico reporte buque amarrado o "All Fast" o NOR extendido más 6 horas, lo que primero ocurra, hasta la maniobra de desconexión de mangueras de cargue de hidrocarburos. El tiempo asignado para el cargue y/o descargue se contabiliza teniendo en cuenta las siguientes situaciones:

a) Arribo antes del Lay Day

El Terminal Marítimo está facultado para recibir el buque antes de iniciar el Lay Day pactado; para este caso, el tiempo inicia una vez que el piloto práctico se encuentra a bordo del buque tanque para la maniobra de atraque, empieza a contar el NOR + 6 horas, hasta la desconexión de las mangueras. Cuando el tiempo para firmar los documentos a bordo por parte del Capitán del buque tanque, tarde más de dos (2) horas, se tomará éste como finalización de cargue o descargue.

b) Arribo durante el Lay Day

El tiempo de cargue y/o descargue inicia cuando el buque tanque queda totalmente amarrado y asegurado ("All Fast") o NOR + 6 horas, lo primero que ocurra; y finaliza con la desconexión de las mangueras. Cuando el tiempo para firmar los documentos a bordo por parte del Capitán del buque tanque, tarde más de dos (2) horas, se tomará éste como finalización de cargue o descargue.

c) Arribo después del Lay Day

El Terminal Marítimo está facultado para recibir el buque tanque si y solo si hay disponibilidad, en caso de atenderlo, el tiempo inicia una vez el buque tanque quede totalmente amarrado y asegurado ("All Fast") y finaliza con la desconexión de mangueras. Cuando el tiempo para firmar los documentos a bordo por parte del Capitán del buque tanque, tarde más de dos (2) horas, se tomará éste como finalización de cargue o descargue.

#### 6.15.2 CAUSALES DE EXONERACIÓN DEL TERMINAL DURANTE EL TIEMPO ASIGNADO DE OPERACIÓN

Después de recibida la Nota de Alistamiento (NOR) y aceptado el buque tanque para cargar y/o descargar hidrocarburos en el Terminal Marítimo de Coveñas, al tiempo permitido se le deben descontar el acaecimiento de los siguientes eventos, los cuales deberán quedar oficializados con una nota de protesta o bajo pacto de cláusulas:

- a) El tiempo perdido por causas imputables a condiciones meteomarinadas adversas, caso fortuito o fuerza mayor, eximirá al Terminal Marítimo y al contratista de erogaciones o compensaciones económicas por demoras en los procesos de transferencia de la carga.
- b) El tiempo perdido por causa de huelgas, cierres, paros, o conflictos laborales provenientes del Capitán del buque tanque, sus oficiales o su tripulación; o cobradores de servicios portuarios o en su caso por embargos corridos jurisdiccionalmente a nivel internacional.
- c) La negativa del Capitán a permitir el embarque del personal necesario establecido por el Terminal Marítimo para atender la operación de transferencia de hidrocarburos en forma segura.
- d) El sobrecargue del buque tanque y la posterior corrección.

- e) Todos aquellos tiempos relacionados con eventos no atribuibles al Representante del Terminal Marítimo.
- f) Toda pérdida de tiempo imputable al buque tanque por deslastre o por no estar éste en condiciones óptimas y seguras para realizar la operación de transferencia de hidrocarburos con el Terminal Marítimo.

### 6.15.3 DEMORAS

El Terminal Marítimo no será responsable de ningún costo directo o indirecto por demora en que incurra un buque tanque, por acción u omisión del Capitán, sus Armadores, fletadores, agentes o terceros, como resultado de eventos o circunstancias no imputables a la diligencia del Terminal Marítimo de Ecopetrol S.A. en Coveñas.

## CAPITULO VII. HIGIENE, MEDIO AMBIENTE Y SEGURIDAD

### 7.1 SALUD EN EL TRABAJO

#### 7.1.1 NORMAS DE SEGURIDAD PARA EL PERSONAL QUE LABORA EN LAS INSTALACIONES DEL TERMINAL MARÍTIMO

Sólo podrán ingresar al Terminal las personas autorizadas, quienes deberán cumplir con las normas en materia de salud y seguridad en el trabajo que disponga el Gobierno Nacional y cumplir con lo dispuesto en los Convenios Internacionales ratificados por Colombia, además de todas las regulaciones de seguridad establecidas por el Terminal, incluyendo las 10 Reglas Fundamentales de Seguridad de ECOPETROL S.A., que son:

- a) Porto mi carné en un lugar visible dentro de las instalaciones de Ecopetrol y respondo por mis visitantes.
- b) Realizo mi trabajo libre del efecto de alcohol o drogas ilegales.
- c) Me abstengo de portar armas de fuego (sólo la fuerza pública podrá hacerlo).
- d) Apago mis equipos electrónicos y de comunicación en las áreas operativas; para su utilización solicito un permiso de trabajo en caliente, salvo que sean intrínsecamente seguros.
- e) Sigo los procedimientos durante la ejecución de mis actividades para cuidarme, cuidar al otro y cuidar el medio ambiente utilizando siempre los elementos de protección personal.
- f) En el trabajo, y fuera de él, siempre respeto las señales y normas de tránsito, utilizo los cinturones de seguridad y cuido al peatón.
- g) Planeo y ejecuto mis tareas teniendo en cuenta los respectivos análisis de riesgo, permisos de trabajo y certificados de apoyo; implemento los controles requeridos y suspendo toda actividad que ponga en riesgo la vida y el medio ambiente.
- h) Aíslo, bloqueo y tarjeteo toda fuente de energía eléctrica, neumática, mecánica, hidráulica, de vapor o gas cuando intervengo sistemas y equipos.

- i) Hago de Ecopetrol un espacio libre de humo, por ello los fumadores deberán dirigirse a las zonas permitidas.
- j) Reporto e investigo las fallas de control e incidentes, aseguro las acciones correctivas y divulgo las lecciones por aprender para prevenir y evitar que se repitan.

En el documento GHS-P-002 procedimiento para la Gestión de Fallas de Control e Incidentes HSE V1 (Anexo 20), se establecen los lineamientos fundamentales que se deben cumplir para realizar la gestión de fallas de control e incidentes HSE que ocurran durante actividades desarrolladas por funcionarios, contratistas, subcontratistas y visitantes dentro de las instalaciones de Ecopetrol S.A., o durante el desarrollo de actividades operativas donde Ecopetrol S.A tenga el control operacional. Esto con el fin de prevenir su recurrencia y mitigar sus consecuencias, mediante la implementación de acciones correctivas, preventivas y lecciones por aprender, garantizando siempre el cumplimiento de la legislación vigente en HSE.

Las especificaciones del vestuario y elementos de protección personal para operaciones marítimas están establecidas en memorando de fecha 21 de junio y 10 de julio de 2012 respectivamente, expedidos por la Gerencia de Puertos de la época (Anexo 21).

Todos quienes participen en las actividades de mantenimiento y operaciones marítimas deben cumplir con los procedimientos y normas nacionales e internacionales relacionadas con la higiene y salud ocupacional, con el fin de mantener adecuadas condiciones de trabajo y prevenir las enfermedades laborales.

Las acciones en salud ocupacional se apoyan en la responsabilidad individual y organizacional con la promoción de la salud, la prevención de la enfermedad, los sistemas de gestión y el ambiente de trabajo; en consecuencia se requiere la participación activa de todos los miembros de la organización y tripulantes de los buques tanques en la conservación y mejoramiento de su propia salud y la de sus compañeros, mediante la intervención de los factores de riesgo presentes en el lugar de trabajo y fuera de él.

Con el objetivo de estandarizar las actividades en Salud Ocupacional (Higiene Industrial, Ergonomía y Medicina Preventiva y del Trabajo) a realizar por parte de los trabajadores de Ecopetrol S.A. que direccionen la gestión en Salud Ocupacional, se implementó lo establecido en el documento ECP-DHS-M-005 - Manual de salud Industrial V1 (Anexo 22).

Se reportarán las condiciones de riesgo y accidentes que se presenten durante las operaciones al Terminal Marítimo de acuerdo al Procedimiento de gestión de fallas de control e incidentes HSE vigente (Véase Anexo 20).

Se da cumplimiento a la Guía Gestión De Contratistas – Foco HSE vigente (Anexo 23), con el fin de mantener adecuadas condiciones de trabajo y prevenir las enfermedades laborales.

## **7.2 FUMIGACIONES**

Las fumigaciones se hacen de acuerdo con el plan establecido por la Dirección de Servicios Compartidos; de ser necesarias dentro del recinto portuario, estas deberán ser autorizadas y ejecutadas de acuerdo con los protocolos establecidos por el Terminal Marítimo, previa solicitud por escrito presentada por el jefe de la dependencia interesada.

El amarradero flotante por ser una instalación en aguas abiertas y no tener plataforma, no requiere de Fumigaciones.

### **7.3 RESIDUOS CONTAMINANTES PROCEDENTES DE LOS BUQUES – DESCARGUES DE LASTRES Y SENTINAS – CONTROL DE CONTAMINACIÓN**

En el Terminal Marítimo de Coveñas está totalmente prohibido el vertimiento de aguas sucias y residuos oleosos. La Autoridad Marítima está facultada para imponer multas a los Buque tanques que realicen este vertimiento. El Primer Oficial del buque tanque entregará al Cargo Loading Master copia del plan de manejo de agua de lastre (Ballast Water Information Exchange), así como el plano de secuencia de deslastre.

El manejo de los residuos contaminantes deberá hacerse con base en lo establecido en la ficha de manejo ambiental, "Ficha PMR-1 Manejo de residuos sólidos domésticos, industriales y peligrosos" vigente para el Terminal Marítimo.

### **7.4 AGUAS DE LASTRE**

Todo buque tanque que venga a cargar/descargar hidrocarburos al Terminal Marítimo de Coveñas, debe cumplir con las siguientes regulaciones en el manejo de aguas de lastre:

- a) Resolución OMI MEPC 20(31) Directrices internacionales para impedir la introducción de organismos acuáticos y agentes patógenos indeseados que pueda haber en el agua de lastre y en los descargados por los buques.
- b) Resolución OMI A.774(18) - Directrices internacionales para impedir la introducción de organismos acuáticos y agentes patógenos indeseados que pueda haber en el agua de lastre y en los descargados por los buques.
- c) Resolución OMI A.868 (20) - directrices para el control y la gestión del agua de lastre de los buques a fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos y agentes patógenos.
- d) Regulación OMI B-4 Cambio de agua de lastre.
- e) Resolución DIMAR 477 de 2012, por la cual se adoptan y establecen las medidas y el procedimiento de control para verificar la gestión del Agua de Lastre y sedimentos a bordo de naves y artefactos navales nacionales y extranjeros en aguas jurisdiccionales colombianas.
- f) Cualquier otra normatividad, resolución o convenio internacional que lo regule.

De acuerdo al convenio MARPOL, empresas avaladas por la Autoridad Marítima podrán recibir y dar disposición final a residuos de hidrocarburos, lastres contaminados, aguas de lavado de tanques y mezclas oleosas en instalaciones adecuadas para el efecto. Este servicio será gestionado por el Agente Marítimo previa coordinación con el Terminal Marítimo para la disponibilidad del muelle de servicios.

### **7.5 SENTINAS**

Los buques tanques deberán arribar al Terminal con las sentinas secas y declararlo así en la información de pre-arribo. Cualquier residuo acumulado durante la permanencia del buque tanque en el Terminal Marítimo deberá mantenerse a bordo. Los servicios de retiro de residuos oleosos ya fueron mencionados en el literal f del numeral 4.6 Servicios a las Naves.

## CAPITULO VIII. DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN

### 8.1 DOCUMENTACIÓN

La documentación relacionada con la atención de buque tanques para la transferencia de hidrocarburos en el Terminal Marítimo de Coveñas está relacionada en el numeral 4.6 del presente Reglamento.

La documentación que maneja el Terminal Marítimo para sus procesos administrativos internos relacionados con la operación del Terminal y la atención de buques tanques es la establecida por el Sistema de Gestión de Ecopetrol S.A.

- a) Los agentes marítimos, los Capitanes y los Armadores son responsables por la presentación de la documentación estatutaria a las autoridades nacionales.
- b) La agencia marítima debe enviar al Capitán del buque una copia del *Port Information Booklet* (Folleto de Información del Puerto). El capitán del buque vía e-mail debe confirmar el recibido de este documento.
- c) Seguro de Contaminación por Petróleo (P&I – Protection and Indemnity).
- d) Operaciones cerradas de cargue / descargue.
- e) Tener implementados todos los procedimientos derivados de la aplicación del Código ISM.
- f) 12 cabos de amarre de 220 metros de longitud y una capacidad mínima de rotura de 60 toneladas.
- g) El Cargo Loading Máster es el responsable por parte del Terminal Marítimo por verificar el cumplimiento de todos los estándares y guías establecidos en el presente documento; en caso de que dicho funcionario no pueda efectuar la verificación mencionada, como medida contingente el Coordinador del Terminal lo suplirá con apoyo del Supervisor de Operaciones Marinas.

El buque tanque debe cumplir con los compromisos de nominación dentro de los tiempos acordados, que haya notificado su ETA y diligenciado el "Cuestionario Pre-arribo" (por intermedio de la Agencia Marítima); que posea la Pólizas de Seguros vigentes, así como la Póliza de Contaminación (incluida en el Certificado del P&I); que cumpla todas las regulaciones internacionales vigentes (ISGOTT, OCIMF); las Regulaciones Sanitarias Nacionales y las Normas Aduaneras y de Inmigración de Colombia.

### 8.2 COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES

Las gestiones administrativas, operativas y de seguridad relacionadas con la atención de buque tanques en el Terminal Marítimo de Coveñas son responsabilidad de la Coordinación de Operaciones y Mantenimiento Costa Afuera Coveñas.

Esta Coordinación depende de la Jefatura de Departamento de Operaciones y Mantenimiento Coveñas Puerto, que a su vez depende de la Gerencia de Operaciones Norte de Ecopetrol S.A. y tiene a su cargo el personal de Cargo Loading Master y Supervisores de Operaciones Marinas, quienes a su vez son los directos encargados de coordinar operativamente el personal de marinos conectores, las embarcaciones requeridas para las maniobras con buque tanque, el cumplimiento del Plan de Mantenimiento a la infraestructura costa afuera y todo lo relacionado con la activación y ejecución de los Planes de Emergencia y Contingencia.

La Coordinación de Operaciones y Mantenimiento Costa Afuera mantiene canales de información y coordinación administrativa y operacional con las oficinas de Comercio Internacional y de Programación de buques de Ecopetrol S.A. y CENIT S.A., con las agencias marítimas para todo lo relacionado con la programación de ventanas de atención de buque, aprobación de buques y demás coordinaciones técnicas y operativas que sean requeridas y adicionalmente con la Autoridad Marítima, autoridades locales, la Fuerza

Pública y otras Instalaciones Portuarias para el normal desarrollo de la actividad portuaria y el cumplimiento del marco legal y normativo vigente.

### **8.3 FACILITACIÓN Y CONTROL DEL TRÁFICO MARÍTIMO**

El control del tráfico marítimo en las aguas jurisdiccionales y en los puertos nacionales es competencia de la Autoridad Marítima conforme a lo establecido en las normas que sobre la materia rijan, en especial, lo contenido en las normas nacionales y convenios internacionales relacionados con la facilitación del tráfico marítimo.

### **8.4 VISITA OFICIAL**

Al arribo del buque tanque al área marítima del Terminal, en la posición de embarque del piloto práctico, se embarcan los siguientes funcionarios:

- Representante de la Autoridad Marítima (funcionario de Altobordo de la Capitanía de Puerto de Coveñas)
- Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP)
- Inspector de Contaminación de la Autoridad Marítima
- Agente Marítimo
- Piloto práctico
- Representantes de sanidad portuaria (funcionarios de la Secretaría de Salud del Departamento de Sucre)

Una vez este personal está a bordo, se realiza la visita oficial de la Autoridad Marítima en la cual se verifica el cumplimiento de la normatividad nacional e internacional vigente y se lleva a cabo la interfase de protección entre el Oficial de Protección de la Instalación Portuaria del Terminal Marítimo y el Oficial de Protección del buque tanque.

#### **8.4.1 LIBRE PLÁTICA**

Al término de la visita oficial y una vez se evidencie que el buque tanque cumple con los requisitos legales y normativos exigidos por la Autoridad Marítima, el representante de la misma autorizará la Libre Plática. Una vez autorizada la libre plática y realizada la interfase de Protección entre el OPIP y el OPB, se autorizará el embarque del personal del Terminal Marítimo para iniciar la atención del buque tanque.

### **8.5 CORRECCIONES O ACTUALIZACIONES**

Teniendo en cuenta la dinámica de las operaciones de la transferencia de hidrocarburos, ante el constante cambio tecnológico en los sistemas de cargue, como de la construcción naval y la normativa internacional, con autorización y bajo supervisión de la autoridad competente, se adopta un sistema de corrección y/o actualización del presente Reglamento Técnico de Operaciones Portuarias que permita la adecuación en el tiempo de sus normas y procedimientos.

Para tal efecto Ecopetrol S.A. designará la(s) persona(s) autorizada(s) para realizar los cambios o correcciones necesarios y se mantendrá un registro de dichas actualizaciones en un formato anexo al presente documento. Una vez alcanzado un número determinado de correcciones, será presentado nuevamente ante la autoridad competente para su revisión y aprobación.

La finalidad de este procedimiento es propender por la vigencia del presente Reglamento aun cuando se realicen modificaciones puntuales al mismo, resultado del mejoramiento técnico de las capacidades del terminal, la optimización de los procedimientos, los cambios

en la industria del transporte de hidrocarburos y las experiencias operacionales propias y de otras empresas, de manera que el Terminal Marítimo de Coveñas se caracterice por sus altos estándares de eficiencia, seguridad y productividad.

9. Anexos

- 1. Pre-Arrivals Check List.
- 2. Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria No. 09004-DIMAR del 27 de junio 2018.
- 3. Código de Buen Gobierno CENIT S.A.S.
- 4. Código de Buen Gobierno ECOPETROL.
- 5. Planos Muelle de Servicios
- 6. Evaluación Estructura Muelle Terminal Marítimo Coveñas ECOPETROL S.A.
- 7. GDE – P – 007 Procedimiento de entrada y salida de personas de las instalaciones de ECOPETROL S.A.
- 8. PDO-P-010 Procedimiento de ingreso y salida de vehículos, carro tanques y buses de ECOPETROL S.A.
- 9. GHS-P-007 Procedimiento sobre Elementos de Protección Personal / GOT-GOT-6-001 Guía de Entrenamiento para Selección, uso y mantenimiento de Elementos de Protección Personal.
- 10. Informe Técnico Levantamiento Batimétrico y procesamiento Multihaz Tuberías TLU1-TL3 y alrededores del muelle / Plan de Mantenimiento Instalaciones Costa Afuera Terminal Marítimo Coveñas ECOPETROL S.A.
- 11. CVY-I-018 Instructivo para Aprobación de Buques de la Vicepresidencia Comercial y Mercadeo de ECOPETROL S.A
- 12. CNV-CNV-I-002 Instructivo Operacional de Aprobación de buques en el Terminal Marítimo Coveñas
- 13. Ship Shore Safety Check List.
- 14. PMV-CNV-I-017 Instructivo Operacional Cargue y Descargue de crudo a buque tanque en el Terminal Marítimo Coveñas.
- 15. CNV-CNV-I-001 Instructivo Operacional Parada de Emergencia en Transferencia de Carga a Buque en el Terminal Coveñas vigente.
- 16. ECP-VSM-M-001-17 Guía para la gestión integral de residuos en ECOPETROL S.A
- 17. CNV-CNV-I-003 Instructivo operacional para maniobra de Aproximación, Amarre y Desamarre de Buque Tanque a la Monoboya en Coveñas CNV-CNV- I – 003.
- 18. ECP-VSM-M-001-17 Manual de medición de hidrocarburos y biocombustibles capítulo 17 – medición marina y fluvial
- 19. Plan de Emergencia (PDE) del Terminal Marítimo de Coveñas
- 20. GHS-P-002 procedimiento para la Gestión de Fallas de Control e Incidentes HSE V1.
- 21. Memorando 21 junio y 10 julio 2012 Especificaciones vestuario y EPP para personal operaciones marítimas.
- 22. HSE-P-003 Procedimiento para la Evaluación de Riesgos para la Salud en el Trabajo HRA.
- 23. GAB-G-012 Guía Gestión de Contratistas - Foco HSE.

RELACIÓN DE VERSIONES

| Documento Nuevo |         |                                                                                                            |
|-----------------|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Versión         | Fecha   | Cambios                                                                                                    |
| 01              | 06/2014 | RESOLUCIÓN No. 827 DE 2014 - REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN DEL TERMINAL MARÍTIMO COVEÑAS |
| 02              | 08/2018 | ACTUALIZACIÓN GENERAL DEL REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN DEL TERMINAL MARÍTIMO COVEÑAS    |

**RESOLUCIÓN No. 20203030019365 “Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S”**

Reviso Ambiental: DANIELA GONZÁLEZ VÉLEZ - Profesional GIT Ambiental

Vo. Bo. Técnico: FERNANDO ALBERTO HOYYOS ESCOBAR - Gerente GIT Portuario VGC

Vo. Bo. Ambiental LILIAN CAROL BOHÓRQUEZ OLARTE - Gerente GIT Ambiental VPRE