

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

RESOLUCIÓN No. 20213030001825



Fecha: 04-02-2021

“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 DE POZOS COLORADOS, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 005 del 16 de junio de 2010.”

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 16 de junio de 2010, el otrora Instituto Nacional de Concesiones INCO, hoy ANI y la entonces Sociedad ECOPETROL S.A. – TERMINAL MARITIMO DE POZOS COLORADOS suscribieron el Contrato de Concesión Portuaria No. 005 de 2010 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 15.29 de la cláusula Décima Quinta como obligación del concesionario *“Presentar ante el INCO para su aprobación el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria 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 del Otrosí 1 de 19 de diciembre de 2013, la Agencia Nacional de Infraestructura autoriza la Cesión del Contrato 005 de 2010, suscrito por ECOPETROL S.A. – TERMINAL MARITIMO POZOS COLORADOS 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.

12. Que a través de Resolución No. 000280 del 14 de enero de 2002, la Dirección General de Transporte Marítimo y Puertos, aprobó el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria del Terminal de Pozos Colorados de Ecopetrol Santa Marta.

13. Que el proyecto cuenta con un Plan de Manejo Ambiental-PMA, conforme lo indicado en la Resolución N° 979 del 06 de septiembre de 1995 expedida por el entonces Ministerio de Medio Ambiente-MAA, hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible-MADS concedida a la empresa ECOPETROL S.A.

14. Mediante Resolución N°0898 del 5 de septiembre de 2013, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA autorizó la cesión total a la empresa CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S. TERMINAL MARITIMO POZOS COLORADOS de todos los derechos y obligaciones originados y derivados del Plan de Manejo Ambiental establecido por la Resolución 0979 de 1995, modificada por las Resoluciones 1482 de 19 de diciembre de 2003 y 2345 de 16 de diciembre de 2008, para el proyecto instalación y operación de una línea submarina y una monoboya en aguas del Mar Caribe Colombiano frente al Terminal Pozos Colorados y una monoboya en la ciudad de Santa Marta, junto con los demás actos administrativos.

15. 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.

16. 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.”.*

17. 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.”.

18. 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.”.

19. 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)*

20. 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.

21. 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.”.

22. Que mediante Resolución No. 4159 del 06 de octubre de 2017¹, 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 ante la entidad competente, según los años en que fue otorgada la concesión, dentro de los siguientes plazos”:

Concesiones otorgadas entre los siguientes años: (Desde-hasta)	Plazo máximo de radicación de documentación por parte de los autorizados
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.

¹ “Por la cual se establecen nuevos plazos para el ajuste de los Reglamentos Técnicos de Condiciones de Operación de Puertos Marítimos”

23. Que, en virtud de la normativa anteriormente mencionada, esta Agencia mediante radicado ANI No. 2017303012842-1 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. Lo anterior fue reiterado al Concesionario mediante radicados ANI y 20183030038721 de 9 de febrero de 2018 y 20183030180471 de fecha 13 de junio de 2018.

24. Mediante oficio No. CEN-DPO-2761-2018-E de fecha 13 de junio de 2018, CENIT TRANSPORTE LOGISTICA DE HIDROCARBUROS, a través de su Director de Operación Central (E), presentó para concepto ante la Superintendencia de Transporte el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Marítimo – POZOS COLORADOS.

25. Que el 5 de julio de 2018, la Superintendencia de Puertos y Transporte con registro 20186000692511, radicado en la Entidad el 11 de julio de 2018 bajo el No 2018409069045-2 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).

26. Mediante oficio CEN – DOC-3216-2018-E de fecha 6 de julio de 2018 radicado en la Entidad bajo el No 2018409067435-2 de fecha 6 de julio de 2018, el Concesionario remite a la Entidad el RCTO a fin del análisis y concepto correspondiente.

27. Mediante oficio No. CEN-DPO-2760-2018-E de fecha 12 de junio de 2018, CENIT S.A.S. presentó ante la Dirección Marítima DIMAR - radicado No. 292018104773 el 14 de junio de 2018, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Marítimo POZOS COLORADOS. Lo anterior, fue objeto de pronunciamiento de la DIMAR a través de oficio No 29201804611 MD-DIMAR-SUBMERC-ASIMPO de fecha 30 de Julio de 2018, radicado en la ANI bajo el No 2018409077528-2 el 1 de agosto de 2018, con concepto técnico no favorable.

28. Mediante oficio No. CEN-DPO-2760-2018-E de fecha 12 de junio de 2018, CENIT S.A.S. presenta ante la Dirección Marítima DIMAR - radicado No. 292018104773 el 14 de junio de 2018, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Marítimo POZOS COLORADOS, con los ajustes efectuados a las observaciones realizadas.

29. Que el 27 de diciembre de 2018 con oficio No. No. 29201808176 DIMAR-ASIMPO radicado en la entidad el 2 de enero de 2019 bajo el radicado No 2019-409-000059-2 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:

*“Con referencia al oficio radicado en DIMAR bajo el No. 292018104773 mediante el cual Cenit Transporte e Hidrocarburos a nombre del puerto marítimo de Pozos Colorados presenta el Proyecto de Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación para concepto de la Autoridad Marítima, una vez ajustado con las observaciones informadas a la Instalación portuaria mediante el oficio DIMAR 2920184611 y verificado el documento presentado en el marco de lo establecido en la Resolución 850 del 6 de abril de 2017, expedida por el Ministerio de Transporte, **se emite concepto Favorable**, y se anexa un CD que contiene el documento conceptuado, con el propósito de continuar con el correspondiente proceso Ante la Agencia Nacional de Infraestructura”.*

30. A través de radicado No 20193030006251 de fecha 1 de marzo 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. Lo anterior es reiterado por la Entidad a la autoridad ambiental a través de radicados ANI 2020303003971 de fecha 11 de febrero de 2020 y 20203030106971 de fecha 2 de abril de 2020.

31. Mediante comunicaciones con radicados ANI No. 20193030062511 de 01 de marzo de 2019 y No. 20203030039711 del 11 de febrero de 2020, la Agencia remite a la Autoridad Nacional Licencias Ambientales - ANLA, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación a efectos del pronunciamiento correspondiente.

32. Mediante radicados No. 2020080565-2-000 del 26 de mayo de 2020 y No. 2020098647-2-000 del 24 de junio de 2020 ANLA da trámite a la comunicación que antecede y en consecuencia solicita entre otros, ajustes y/o aclaraciones respecto a lo referido en los numerales, (Numeral 1.7. Obligaciones del Terminal Marítimo de Pozos Colorados; Numeral 1.7.1. Obligaciones de los operadores portuarios; Capítulo 3 Infraestructura y accesos; Capítulo 4 Servicios generales a las naves y carga; Capítulo 5 Protocolos procedimientos y normas de seguridad; Numeral 4.5.20. Normas de operación; Numeral 4.7.2 Responsabilidad por accidente, daños, averías a la carga y a las instalaciones del terminal marítimo; Numeral 5.5 Plan de emergencia; así como ajuste en todos lo numerales que se requiera, en el sentido de incluir la infraestructura correspondiente a las líneas submarinas y a la estación en tierra).

33. Mediante comunicación ANI No. 20206050278561 de fecha 23 de septiembre de 2020, la ANI da traslado a CENIT 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 del comunicado No. CEN-DOC-4984-2020-E de fecha 1º de octubre de 2020, con radicado ANI No. 20204090981042 de fecha 5 de octubre de 2020, remite a la Gerencia de Proyectos Portuarios, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación – Terminal Marítimo de POZOS COLORADOS.

35. Que mediante oficio con radicado ANI No. 20206050304431 del 13 de octubre el 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 comunicado No. 20201878722-000 de fecha 26 de octubre de 2020, con radicado ANI No. 20204091075822 del 28 de octubre de 2020, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA, remite a la Gerencia de Proyectos Portuarios de la ANI pronunciamiento respecto del ajuste al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por CENIT, indicando en todo caso, que los comentarios en relación con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Sociedad Portuaria CENIT – Pozos Colorados, fueron atendidos de manera satisfactoria.

37. 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 2019², 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.

38. 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. 20203030144233 del 20 de noviembre 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

“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

² 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)

*General Marítima DIMAR, Superintendencia Puertos y Transporte y Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, **se emite Concepto Técnico Favorable** para la aprobación del mencionado reglamento._*

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)

39. 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. 005 de 2010, 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.

40. 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 DE POZOS COLORADOS, de conformidad con los términos y condiciones establecidos en la Resolución No. 850 de 2017 y el Contrato de Concesión Portuaria No. 005 de 2010, 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.

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. 005 de 2010 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. 005 de 2010 y su otrosí.

PARÁGRAFO TERCERO. - La aprobación de la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la Sociedad CENIT TRANSPORTE LOGISTICA DE HIDROCARBUROS- TERMINAL MARITIMO POZOS COLORADOS 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. 005 de 2010, 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. 005 de 2010, 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., a los 04-02-2021

LUIS EDUARDO GUTIÉRREZ DÍAZ

Vicepresidente de Gestión Contractual
Agencia Nacional de Infraestructura

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

Revisó Técnico: Hector Leonel Reyes Rincon - Apoyo a la Supervisión Técnica - VGC

Revisó Ambiental: Brandon Andrey Pérez Rueda - Profesional 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

TABLA DE CONTENIDO

CAPITULO 1	ASPECTOS GENERALES.....	1
1.1	OBJETO.....	1
1.2	DE LAS APLICACIONES DEL REGLAMENTO.....	1
1.3	DEFINICIONES.....	2
1.4	TERMINAL MARITIMO DE POZOS COLORADOS.....	11
1.5	RECURSOS HUMANOS PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO:.....	12
1.6	INFORMACION GENERAL DEL TERMINAL MARÍTIMO (<i>TERMINAL GENERAL INFORMATION</i>).....	12
1.7	OBLIGACIONES DEL TERMINAL MARÍTIMOS DE POZOS COLORADOS.....	14
1.7.1	OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES PORTUARIOS.....	15
1.7.2	AGENTE MARÍTIMO DEL BUQUE TANQUE.....	16
1.7.3	OBLIGACIONES DE LOS USUARIOS.....	17
1.8	PROCEDIMIENTOS DE PBIP (<i>ISPS PROCEDURES</i>).....	17
CAPITULO 2	ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACION.....	18
2.1	ORGANIZACIÓN.....	18
2.1.1	ECOPETROL S. A.....	18
2.1.2	OBJETO SOCIAL.....	18
2.1.3	MISIÓN.....	18
2.1.4	VISIÓN.....	18
2.1.5	CÓDIGO DE ÉTICA.....	18
2.1.6	POLÍTICAS EMPRESARIALES.....	19
2.1.7	AUTORIDADES DEL PUERTO.....	19
2.1.8	ORGANIGRAMA TERMINAL MARITIMO.....	20
2.2	FUNCIONES DEL TERMINAL MARITIMO DE POZOS COLORADOS....	20
2.2.1	TERMINAL DE CONDICIÓN TÉCNICA ESPECIAL CENIT- VIT DE ECOPETROL S.A.....	20
2.3	UBICACION Y EXTENSION DE LOS BIENES DE USO PÚBLICO DEL TERMINAL POZOS COLORADOS:.....	21
2.4	ADMINISTRACION.....	22
2.4.1	MODELO DE ADMINISTRACION Y OPERACIÓN.....	23
2.4.2	RELACION CON LOS USUARIOS.....	23
2.4.3	TARIFAS.....	23
2.4.4	FACTURACION.....	23
2.4.5	SISTEMA DE GESTION DE CALIDAD.....	24
2.4.6	POLÍTICA DE CALIDAD Y ACCESO.....	24
2.4.7	COMUNICACIONES.....	27
2.4.8	CODIGO DE BUEN GOBIERNO.....	27

2.4.9 PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....	27
CAPITULO 3 INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS.....	28
3.1 CANALES DE ACCESO.....	29
3.2 MUELLE, AREA DE ATRAQUE Y UKC.....	29
3.2.1 ACCESO A MUELLE Y AREA DE AMARRE.....	29
3.2.2 TERMINAL MARITIMO POZOS COLORADOS.....	30
3.3 CARTAS Y AYUDAS A LA NAVEGACIÓN (Charts and Navigation aids). 32	
3.4 AREA DE FONDEO.....	33
3.5 PROGRAMA DE MANTENIMIENTO E INFORMACION BATIMETRICA.	33
3.6 INSTALACIONES DE RECEPCION.....	34
CAPITULO 4 SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES Y CARGA.....	34
4.1 HORARIOS.....	34
4.2 CONDICIONES DE USO DEL TERMINAL MARÍTIMO DE POZOS COLORADOS DE HIDROCARBUROS Y SUS DERIVADOS (TANKER LOADING ADVICE).....	35
4.3 DOCUMENTACION NECESARIA PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO.....	35
4.3.1 NORMAS ADUANERAS.....	35
4.3.2 ACEPTACIÓN DEL BUQUE TANQUE.....	35
4.4 VERIFICACION INFORMACION Y DOCUMENTOS.....	35
4.4.1 DOCUMENTOS DE EMBARQUE (PARA CARGUE/DESCARGUE DE HIDROCARBUROS).....	36
4.4.2 DOCUMENTOS PARA ARRIBO.....	36
4.4.3 DOCUMENTOS PARA EL ZARPE.....	37
4.5 CONTROL DE LAS OPERACIONES EN EL TERMINAL MARÍTIMOS DE POZOS COLORADOS.....	38
4.5.1 INSPECCIÓN DE SEGURIDAD AL BUQUE TANQUE.....	38
4.5.2 INSPECCIÓN A LA CARGA.....	38
4.5.3 CAMBIOS EN LA OPERACIÓN DE CARGUE Y/O DESCARGUE.....	38
4.5.4 TRASIEGO DE HIDROCARBUROS Y SUS DERIVADOS.....	38
4.5.5 CALADOS DE ARRIBO (EN CONDICIONES SEGURAS DE ESTABILIDAD).....	39
4.5.6 CONDICIONES DEL BUQUE TANQUE DURANTE LA OPERACIÓN DE CARGUE/DESCARGUE DE HIDROCARBUROS Y SUS DERIVADOS.....	39
4.5.7 CONDICIONES PARA OPERACIONES DE TRASIEGO, CARGUE Y/O DESCARGUE.....	39
4.5.8 RESERVAS DEL TERMINAL MARITIMO.....	40
4.5.9 PROCEDIMIENTO PARA FIN DE OPERACIÓN.....	42
4.5.10 PARADAS EN CASO DE EMERGENCIA.....	42
4.5.11 MANEJO DE AGUAS DE LASTRE Y SLOPS (<i>Ballast and Slops handling</i>):	43

4.5.12	REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES (RIPA 1972).....	43
4.5.13	USO EXCLUSIVO DE LA SIRENA.....	43
4.5.14	ALISTAMIENTO POR MAL TIEMPO.....	43
4.5.15	ATAJARATAS.....	44
4.5.16	DEFENSAS.....	44
4.5.17	ESCALAS.....	45
4.5.18	GAS INERTE Y LAVADO CON CRUDO (Inert gas and crude oil washing)...	45
4.5.19	CONTAMINACIÓN (Oil Pollution).....	45
4.5.20	NORMAS DE OPERACIÓN.....	46
4.5.21	SEGURIDAD PORTUARIA.....	47
4.5.22	CONDICIONES DE ILUMINACION.....	48
4.5.23	CONDICIONES DE LIMPIEZA GENERAL DEL TERMINAL.....	48
4.6	SERVICIOS A LAS NAVES.....	48
4.6.1	CARACTERISTICAS DEL BUQUE TIPO O DE DISEÑO.....	49
4.6.2	SERVICIOS DE PILOTOS PRÁCTICOS (<i>Pilots</i>):.....	50
4.6.3	SERVICIO DE REMOLCADOR (<i>Tug Services</i>).....	51
4.6.4	AMARRE Y DESAMARRE DE BUQUES.....	52
4.7	SERVICIOS A LA CARGA.....	54
4.7.1	RESPONSABILIDAD SOBRE LA CARGA.....	54
4.7.2	RESPONSABILIDAD POR ACCIDENTE, DAÑOS, AVERÍAS A LA CARGA Y A LAS INSTALACIONES DEL TERMINAL MARITIMO POZOS COLORADOS.....	54
CAPITULO 5	PROTOCOLOS PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD.....	55
5.1	DESCRIPCIÓN DE MANIOBRAS DE APROXIMACIÓN, ATRAQUE Y ZARPE EN EL TERMINAL MARÍTIMO DE POZOS COLORADOS. (<i>Mooring and unmooring AT POZOS COLORADOS MARITIME TERMINAL</i>):.....	55
5.1.1	DESCRIPCIÓN DE LA APROXIMACIÓN, ATRAQUE Y ZARPE.....	55
5.2	REGULACIONES Y GUÍAS DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARITIMA Y PORTUARIA (REGULATIONS AND GUIDELINES FOR SAFETY AND MARITIME AND PORT PROTECTION).....	60
5.3	PLANES DE EMERGENCIA.....	61
5.3.1	PLAN ESTRATÉGICO.....	61
5.3.2	PLAN OPERATIVO.....	61
5.3.3	PLAN INFORMÁTICO.....	61
5.4	MANEJO DE INCENDIOS A BORDO Y EN TIERRA.....	62
5.4.1	INCENDIO EN EL BUQUE TANQUE.....	62
5.4.2	INCENDIO EN TIERRA.....	63
5.5	ROTURA DE CABOS O CABLES DE AMARRE.....	64
5.6	FUGAS Y/O DERRAMES.....	64
5.6.1	RESPONSABILIDAD DE LOS COSTOS OCASIONADOS POR FUGAS O DERRAMES.....	65

5.6.2	PAGO O INDEMNIZACIÓN POR FUGAS O DERRAMES.....	65
5.7	SANIDAD PORTUARIA.....	66
5.8	PROTOCOLOS OPERACIONALES COMPLEMENTARIOS.....	67
5.8.1	PROTOCOLO PARA EL MANEJO DE CARGAS CONTAMINADAS.....	67
5.8.2	PROTOCOLO PARA EL RESCATE DE OBJETOS QUE CAIGAN AL AGUA.....	68
5.8.3	PROTOCOLO PARA EL MANEJO DE MERCANCIAS PELIGROSAS.....	68
CAPITULO 6	REGLAS TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE Y PRELACIONES....	69
6.1	TERMINOS DE ACEPTACION Y DOCUMENTACION.....	69
6.1.1	CARACTERISTICAS DEL BUQUETANQUE.....	69
6.1.2	REQUERIMIENTOS DE CONSTRUCCIÓN DEL BUQUE TANQUE.....	69
6.2	NOTIFICACIÓN DE ARRIBO.....	70
6.3	NOTICIA DE ALISTAMIENTO O AVISO DE LISTO PARA CARGUE (NOR).70	
6.4	PRELACIONES PARA ATRAQUE, PRÁCTICO Y MUELLE.....	71
6.5	PROHIBICIONES EN EL BUQUETANQUE.....	71
6.5.1	PRUEBA DE LA MÁQUINA.....	71
6.5.2	HUMO DE CHIMENEAS.....	71
6.5.3	BOTES SALVAVIDAS.....	71
6.5.4	TRABAJOS DE REPARACIÓN.....	72
6.5.5	PROHIBICIÓN DE FONDEO.....	72
6.5.6	USO DE ANCLAS.....	72
6.6	SUSPENSIÓN DE OPERACIONES, DESATRAQUE Y RETIRO DEL BUQUETANQUE.....	72
6.7	REQUISITOS PARA EL ZARPE.....	73
6.8	EFICIENCIA EN LAS OPERACIONES.....	73
6.8.1	TIEMPO EN EL TERMINAL.....	73
6.9	CAUSALES DE EXONERACIÓN DEL TERMINAL DURANTE EL TIEMPO ASIGNADO DE OPERACIONES.....	74
6.10	DEMORAS.....	75
CAPITULO 7	HIGIENE, MEDIO AMBIENTE Y SEGURIDAD.....	76
7.1	SALUD EN EL TRABAJO.....	76
7.1.1	NORMAS DE SEGURIDAD PARA EL PERSONAL QUE EJECUTA LABORES A BORDO EN TIERRA.....	76
7.2	FUMIGACIONES.....	77
7.3	RESIDUOS CONTAMINANTES PROCEDENTES DE LOS BUQUES - DESCARGUE DE LASTRES Y SENTINAS – CONTROL DE CONTAMINACIÓN. 77	
7.3.1	AGUAS DE LASTRE.....	78
7.3.2	SENTINAS.....	78

7.3.3	BASURAS.....	78
CAPITULO 8	DOCUMENTACION Y ACTIVIDADES DE COORDINACION.....	80
8.1	DOCUMENTACION.....	80
8.2	FACILITACION DEL TRAFICO MARITIMO.....	80
8.3	Visita oficial.....	81
8.4	Libre plática.....	81
8.5	CORRECCIONES O ACTUALIZACIONES AL PRESENTE REGLAMENTO.....	81
CAPITULO 9	ANEXOS.....	82
9.1	PLANOS.....	82
9.2	PROTOCOLOS.....	82

CAPITULO 1 ASPECTOS GENERALES

1.1. OBJETO

El Reglamento Portuario del Terminal Marítimo de Pozos Colorados en Santa Marta, 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 y sus derivados.

1.2. DE LAS APLICACIONES DEL REGLAMENTO.

Las disposiciones y normas contenidas en el presente Reglamento Técnico de operaciones Portuarias son de obligatorio cumplimiento, y se aplicarán a todas las personas naturales o jurídicas que utilicen las instalaciones o servicios del Terminal Marítimo de Pozos Colorados.

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 adoptadas 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 PBIP (Plan de Protección de la Instalación Portuaria);
- Los Manuales de Operaciones Marinas y,
- El Plan de Emergencias del Terminal.

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 de Condiciones Técnicas de Operación, se adoptan las siguientes definiciones:

ACTIVIDAD PORTUARIA: Se consideran actividades portuarias, la construcción, operación y administración de puertos, Terminales Portuarios; los rellenos, dragados, relimpias 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.

AGENCIA DE ADUANA: Persona jurídica autorizada por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales para ejercer el agenciamiento aduanero como actividad auxiliar de la función pública aduanera, orientada a garantizar que los usuarios que utilicen sus servicios cumplan las normas legales existentes en materia de comercio exterior (importación, exportación, tránsito aduanero, y cualquier operación y procedimiento aduanero inherente a dichas actividades) y tributaria.

AGENCIA MARÍTIMA: Es la persona jurídica registrada ante la Autoridad Marítima Nacional, que representa en el puerto al propietario del buque, al armador, y al operador del buque para todos los efectos relacionados con la nave.

RESOLUCIÓN No. 20213030001825 “ 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 DE POZOS COLORADOS, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 005 del 16 de junio de 2010. ”

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA: ANI - Agencia nacional estatal, adscrita al Ministerio de Transporte, que tiene por objeto la planeación, coordinación, estructuración, contratación, ejecución, administración y evaluación de proyectos de concesiones y Alianzas Público-Privadas, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura de transporte en todas sus modalidades.

ALL FAST: Expresión usada para indicar el momento en que concluye la maniobra de atraque del Buque Tanque a un Terminal Marítimo o portuario quedando amarrado al muelle, plataforma, mono boya o campo de boyas de forma segura.

AMARRE: En náutica se llama amarrar a halar, hacer firme, anudar un cabo, cable o línea. Para efectos de este reglamento, es la acción de asegurar un buque con sus líneas, cabos o cables a la instalación portuaria.

AREA DE CUARENTENA: Zona sanitaria definida como obligatoria para fondeo, ante sospecha de infección, epidemia o enfermedad reconocida que afecte a la población o al ámbito sanitario local y nacional. La Resolución 474/2014 de DIMAR establece el Area de Cuarentena.

AREA DE FONDEO: Áreas asignadas por la Dirección General Marítima para las maniobras de fondeo y espera al arribo y zarpe del buque tanque.

ÁREA RESTRINGIDA: Área prohibida para maniobras de aproximación, dragados, fondeo, pesca al arrastre o actividades marítimas que eleven el nivel de riesgo o peligro para la navegación marítima o para las instalaciones portuarias fijas y móviles o del buquetanque atracado o amarrado.

ARMADOR: Persona natural o jurídica que sea o no propietario de la nave, lo apareja, pertrecha y opera a su nombre y a su cuenta y riesgo, percibe las utilidades 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: (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: Entidad encargada de administrar y controlar el medio ambiente y los recursos naturales renovables y propender por su desarrollo sostenible. Es ejercida 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: Dirección General Marítima, entidad encargada de la vigilancia, control y cumplimiento de las normas relacionadas con las actividades marítimas. Constituida por sus diferentes dependencias, las cuales ejercen sus funciones y atribuciones en los espacios marítimos jurisdiccionales de Colombia. Representada localmente por las Capitanías de Puerto.

AUTORIDAD PORTUARIA: Definida en numeral 2.1.7 AUTORIDADES DEL PUERTO del presente Reglamento.

AUTORIDAD SANITARIA: Entidad encargada de la vigilancia, control y cumplimiento de las normas relacionadas con los aspectos sanitarios, ejercida por el Ministerio de Salud y sus diferentes dependencias.

BOW CHAIN STOPPER: Punto fijo en la cubierta de proa de los Buque Tanques, empleado para asegurar la cadena de roce asociada al cabo de amarre a Mono boyas o Punto de Amarre Sencillo (SPM) en Terminales Costa Afuera.

BRIDA, JUNTA, BOQUILLA: Es un elemento que une dos componentes de un sistema de tubería y/o mangueras, permitiendo ser desmontado sin que causen daño a éstos.

BUNKERS: Combustible consumido por los buques petroleros, 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 tanque que cumple toda la legislación internacional de la IMO (SOLAS, MARPOL, STCW) y otros dentro de los estándares de OCIMF, ISGOTT y SIGTTO.

BUQUE TANQUE: Buques especializados para el transporte de carga al granel líquido de hidrocarburos y sus derivados, siendo:

RESOLUCIÓN No. 20213030001825 “ 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 DE POZOS COLORADOS, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 005 del 16 de junio de 2010. ”

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 a granel líquido GLP y GNL u otros productos enumerados en el Capítulo 19 del Código Internacional de Gaseros, (Propano, butano, isobutano, normalbutano, propileno, etc.).

CABLES Y CABOS: Cuerda en acero, fibra natural o sintética que tiene diferentes grosores usados para labores de amarre, asegurar y/o guiar elementos, artefactos navales, embarcaciones, etc.

CALADOS: Es la distancia vertical entre un punto de la [línea de flotación](#) y la línea base o [quilla](#).

CANTIDAD ABORDO (O.B.Q.): 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: Oficial Mercante titulado con atribuciones conferidas por la Ley para ejercer el mando en una embarcación, tanto en lo técnico, administrativo, mercantil, penal y disciplinario; responde por la seguridad del buque, su tripulación y la carga, como representante del armador frente a todos los interesados en la nave y en la carga.

CARGO LOADING MÁSTER (CLM): Representante de ECOPETROL S.A. en los Terminales Marítimos y Portuarios de la Vicepresidencia de Transporte, encargado de asegurar, coordinar, y supervisar las operaciones de cargue y descargue de hidrocarburos y sus derivados, para el cumplimiento del programa de exportaciones e importaciones, acorde con los parámetros de costo, calidad, seguridad y protección del medio marino.

CARTA DE PROTESTA: Es la notificación de discrepancia aparente, emitida por alguno de los participantes de una operación de cargue y descargue de hidrocarburos y sus derivados (Capitán del Buque, Cargo Loading Máster, Inspector de Calidad y Cantidad, y Agente Marítimo), en la que se menciona cualquier inconformidad técnica, operacional, y administrativa, con el fin de proteger los intereses de las partes ante una eventualidad.

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 Pozos Colorados.

CLC (Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage): Seguro contra daños producidos por derrames de hidrocarburo, que deben poseer buques con capacidad de carga mayor a 200 TRB (Toneladas de Registro Bruto), dichos buques contarán con un certificado emitido por el Estado de Abanderamiento 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 mutua contra reclamos de terceros y contra riesgos normalmente no cubiertos por los seguros marítimos.

CODIGO ISM (ISM Code): Código de Manejo Internacional para la Operación Segura de Buques y prevención de contaminación, mediante el establecimiento de un Sistema de Administración de Seguridad o Safety Management System (SMS).

CODIGO PBIP: Código Internacional para la protección de 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 transportar una cantidad específica de hidrocarburos y sus derivados, a una tarifa específica por tonelada entre el puerto de cargue y el puerto de descargue designado. Estos contratos son elaborados y firmados por los armadores de los buques con los dueños de la carga.

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACION, TITULACION Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (STCW'95): Standard of Training, Certification and Watchkeeping. Entidad que determina los estándares de formación para el personal de abordó.

CUBIERTA PRINCIPAL: Cubierta corrida de proa a popa que está a la intemperie.

RESOLUCIÓN No. 20213030001825 “ 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 DE POZOS COLORADOS, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 005 del 16 de junio de 2010. ”

CUESTIONARIO DE CARACTERÍSTICAS DE BUQUE (VPQ): Vessel Particulars Questionnaire. Resume las características de un buque y es diligenciado por el Armador. Es la fuente de información para el Q88 (www.q88.com).

CUESTIONARIO DE INSPECCION DE BUQUE (VIQ): Vessel Inspection Questionnaire. 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: Desplazamiento en rosca, 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 los pasajeros y la carga.

DESPLAZAMIENTO EN ROSCA (LIGHT SHIP): Es el peso del buque completo con todos sus componentes, a saber: casco, maquinaria y armamento. 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; 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 representado en los puertos por el Capitán de Puerto.

DOBLE CASCO (DOUBLE HULLED): Doble Casco - 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-SIDED): 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.

EMBARCACIÓN MAYOR, MENOR: Hay dos clases de naves: Las embarcaciones mayores, cuyo tonelaje sea o exceda de veinticinco toneladas, y las embarcaciones menores, cuyo registro no alcance el indicado tonelaje. 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.

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

ESCALA REAL: 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 de amarre al Terminal, una vez que el buque ha terminado la operación de atraque.

SPE: Sistema de Parada de Emergencia.

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 (OCIMF): Oil Companies International Marine Forum. Foro Marítimo Internacional de Empresas Petroleras. 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.

GRADOS API: O gravedad API (Por sus siglas en Inglés American Petroleum Institute), es una medida de [densidad](#) que en comparación con el [agua](#), precisa cuán pesado o liviano es el [petróleo](#) o sus derivados.

RESOLUCIÓN No. 20213030001825 “ 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 DE POZOS COLORADOS, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 005 del 16 de junio de 2010. ”

INSPECTOR DE CONTAMINACIÓN: funcionario nombrado por la Capitanía de Puerto, para supervisar el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales sobre control y prevención de la contaminación marina.

INSPECTOR DE CALIDAD Y CANTIDAD: funcionario de una empresa mundialmente reconocida y avalada, quienes certifican la calidad y cantidad de 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.

ISGOTT: International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals. Guía Internacional de Seguridad para Buques y Terminales Petroleros.

ISM Code International Safety Management: Código de Manejo Internacional para la Operación Segura de Buques y prevención de contaminación, mediante el establecimiento de un Sistema de Administración de Seguridad o Safety Management System (SMS).

LASTRE: Agua de mar o río que se pone en los tanques de lastre para asegurar diferentes condiciones de estabilidad y de carga para las condiciones de navegabilidad y seguridad marítima y estructural. En los Petroleros se utiliza normalmente cuando no tiene 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 de entrada al área portuaria ante visita oficial a bordo, emitido por la Autoridad Marítima local a las naves de tráfico internacional que arriban a puerto definido, una vez verificada la documentación técnica, de inmigración y sanitaria.

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.

MANGUERAS: Es un tubo hueco flexible diseñado para transportar fluidos de un lugar a otro. Para efectos de este reglamento se refiere a las mangueras de cargue o descargue de buques y/o barcasas.

MANIFOLD O PIANO DE VALVULAS: Parte del sistema de tuberías de cargue, descargue o manejo de productos, en el cual confluyen varios tubos y válvulas, por lo que también se le conoce como "múltiple de cargue".

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

MBSM: Multi Bouy System Mooring.

MONOBOYA: Sistema catenario de anclaje de un solo punto de amarre (CALM/SPM). Estructura auto flotante que permite amarrar un buque tanque y al mismo tiempo entregar o recibir a través de ella, cualquier tipo de hidrocarburo.

NOR: Nota de Alistamiento, con este documento el Capitán del Buque informa al Terminal que se encuentra listo para iniciar operaciones.

NORMAS DE SEGURIDAD: Son las reglas de obligatorio cumplimiento establecidas para prevenir accidentes y contaminación ambiental.

O.B.Q. CANTIDAD ABORDO: Cantidad de carga a bordo antes del inicio del cargue.

OCIMF FORO MARITIMO INTERNACIONAL DE EMPRESAS PETROLERAS: Oil Companies International Marine Forum. Foro Marítimo Internacional de Empresas Petroleras. Asociación voluntaria de compañías petroleras que vela por la operación segura y ambientalmente responsable tanto de buques petroleros como de los terminales.

OPERACIONES CON BUQUES: Principales actividades que se realizan en la interfase 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.

OPERACIONES DE TRASIEGO: Operaciones con buques: 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.

RESOLUCIÓN No. 20213030001825 “ 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 DE POZOS COLORADOS, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 005 del 16 de junio de 2010. ”

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 de los Terminales.

OPERADOR PORTUARIO: Persona natural o jurídica que presta los servicios portuarios en los terminales marítimos y portuarios, tales como el practicaje, remolque, amarre, operaciones de cargue y/o descargue de cargas, dragado, surveillance, servicios de transporte, reparaciones, alquiler de equipos y otras actividades.

ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL (IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION): es un organismo especializado de las [Naciones Unidas](#) que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad [marítima](#) y para prevenir la contaminación marina.

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: 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, Diesel.

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

PILOTO PRACTICO: Persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una Capitanía de Puerto Marítima específica, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes y capacitada para atender las consultas de 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.

PLAN NACIONAL DE CONTINGENCIA (PNC): Plan Nacional de Contingencia contra 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.

PRESION DE VAPOR: es la [presión](#) de la fase gaseosa o vapor de un sólido o un líquido sobre la fase líquida, para una [temperatura](#) determinada, en la que la fase [líquida](#) y el [vapor](#) se encuentra en [equilibrio dinámico](#); su valor es independiente de las cantidades de líquido y vapor presentes mientras existan ambas.

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 toneladas métricas/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, realizadas por operadores portuarios

SOCIEDAD INTERNACIONAL DE GASEROS Y OPERADORES DE TERMINALES (SIGTTO): Society of International Gas Tanker and Terminal Operators. Sociedad formada para promover altos

RESOLUCIÓN No. 20213030001825 “ 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 DE POZOS COLORADOS, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 005 del 16 de junio de 2010. ”

estándares de operación y mejores prácticas en buques gaseros y quimiqueros 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 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.

SPE: Sistema de Parada de Emergencia.

SUPERVISOR DE OPERACIONES MARÍTIMAS: Persona encargada de supervisar en tierra, las acciones encaminadas a asegurar el cumplimiento de los programas de cargue y descargue de buque tanque en los Terminales Marítimos y de responder por los equipos de respuesta ante emergencias y atender las contingencias que se presenten durante la operación.

SURVEILLANCE: Acción de inspeccionar o examinar barcos, acuerdo a su especialidad.

TANQUES DE CARGA: Tanques destinados al almacenamiento de carga.

TANQUES DE LASTRE: Tanques dedicados al almacenamiento de aguas de lastre.

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 de 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 muerto o 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.

TOMA DE SONDAS: Acción de ejecutar mediciones a los diferentes tanques (abordo o tierra), con equipos especiales (manuales – cintas o electrónicos).

TRASIEGO DE CARGA: Operaciones de cargue y/o descargue de hidrocarburos y sus derivados, realizadas en las áreas de los terminales marítimos y portuarios de ECOPETROL S.A.

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 Transporte y Logística de ECOPETROL S.A.

VCM: Vicepresidencia Comercial y de Mercadeo de ECOPETROL S.A.

1.4. TERMINAL MARITIMO DE POZOS COLORADOS.

El Terminal Marítimo, está concesionado en virtud de la resolución número 005 de junio 16 de 2010 proferida por el Instituto Nacional de Concesiones- INCO (hoy Agencia Nacional de Infraestructura del Ministerio de Transporte). El Terminal esta operado por el Departamento O&M Caribe de la Gerencia Norte de la Vicepresidencia de Transporte y Logística de ECOPETROL S.A., y está dedicado a la importación, exportación, cabotaje, almacenamiento y transporte de hidrocarburos, bajo la modalidad de operación directa de mar a tierra o viceversa.

Nuestro Terminal cumple las Condiciones Técnicas Especiales en razón a su ubicación estratégica en la Costa Caribe, el alcance de sus actividades, la relevancia para el comercio interior y exterior del

RESOLUCIÓN No. 20213030001825 “ 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 DE POZOS COLORADOS, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 005 del 16 de junio de 2010. ”

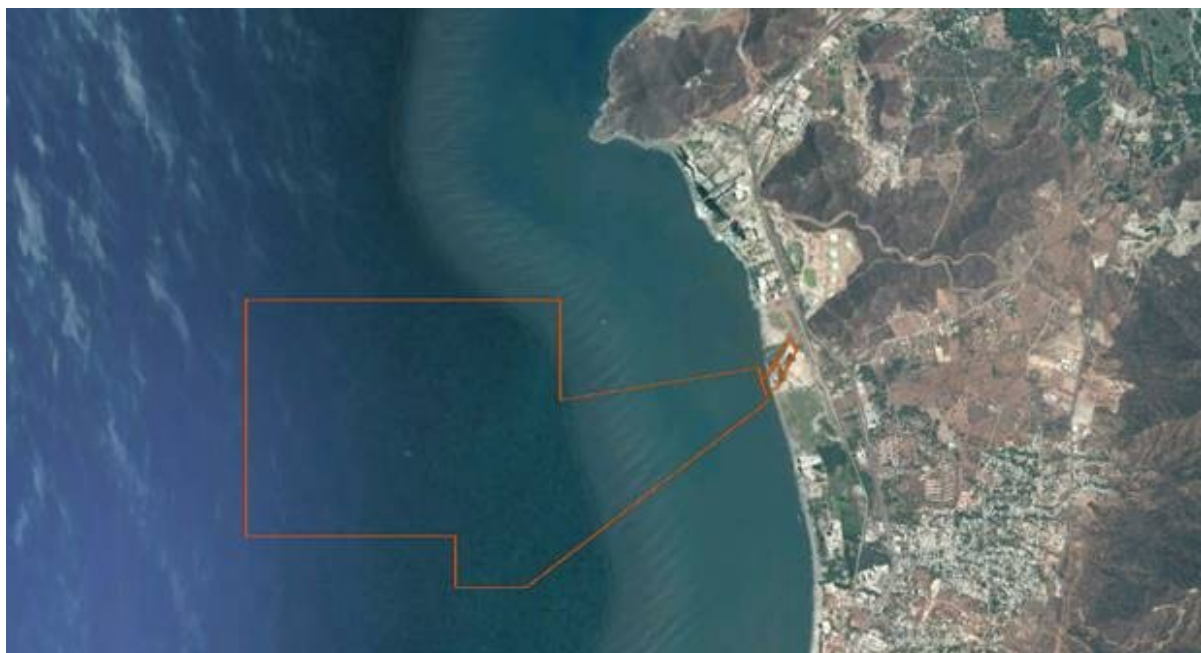
país, tipo de tráfico atendido, la especialidad en sus operaciones, equipos y el tipo de productos manejados.

La función básica del Terminal es el abastecimiento de combustibles al interior del país lo cual logra con el cumplimiento de los siguientes procesos:

- Importación y Exportación de combustibles a través de su puerto petrolero.
- Cabotaje de Combustibles, desde y hacia los Terminales Petroleros de Ecopetrol S. A.
- Despacho de Combustibles y Recibo de Excedentes de la Refinería de Barrancabermeja a través del poliducto Pozos Colorados – Galán.
- Entrega de Combustibles a terceros a través de su Llenadero de Carrotanques.

El área o sector del Terminal Marítimo y Portuario Petrolero de propiedad de Ecopetrol en el Terminal-Estación de Pozos Colorados (Santa Marta) está localizado en costa fuera con las coordenadas geográficas (Center Line) medida de eje o línea central.

Latitud: 11° 09' 21" Norte (N)
Longitud: 74° 15' 12" Oeste (W)



1.5. RECURSOS HUMANOS PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO:

Operación Terminales Marítimos:

Loading Máster
Supervisor de Operaciones Marinas
Personal Auxiliar de Operaciones Marinas
Personal de Embarcaciones de Apoyo
Inspector de Calidad y Cantidad
Operadores de Consola

1.6. INFORMACION GENERAL DEL TERMINAL MARÍTIMO (TERMINAL GENERAL INFORMATION

- a) No hay limitaciones por marea. La profundidad en la SPM VALERIA es de 30 mts. (No Limitations by tide. The deep at SPM VALERIA is 30 mts).
- b) En la Monoboya del Terminal Marítimo de Pozos Colorados, las corrientes no afectan a las operaciones de cargue/descargue. (In Pozos Colorados Terminal Bouoy, currents do not affect the operations of loading / discharging).
- c) Santa Marta tiene un clima tropical húmedo. La temperatura media anual es aproximadamente 27° C, mientras que las temperaturas mínima y máxima registradas son 22° C y 32° C respectivamente. Santa Marta has a humid tropical climate. The average annual temperature is about 27 ° C, while the minimum and maximum temperatures recorded are 22 ° C and 32 ° C respectively
- d) La presión barométrica media anual es aproximadamente 1006 milibares, mientras las presiones mínima y máxima registradas son 997 y 1012 milibares, respectivamente. Annual

average barometric pressure is about 1006 millibars, while the minimum and maximum pressures are recorded 997 and 1012 millibars, respectively.

- e) Los primeros seis meses del año son relativamente húmedos (promedio mensual de 105mm), mientras los últimos seis meses son relativamente secos (promedio mensual de 45mm). *The first six months are relatively wet year (monthly average of 105mm), while the last six months are relatively dry (monthly average of 45mm).*
- f) La humedad relativa puede alcanzar 100% durante la noche y mínimo 70% durante el día. *The relative humidity can reach 100% overnight at least 70% and daytime.*
- g) En Santa Marta prevalecen los vientos de Norte – Noreste. La distribución de los vientos de acuerdo a su procedencia, velocidad, dirección, humedad relativa, temperatura, precipitación suele ser la siguiente: *In Santa Marta prevailing winds from North – Northeast. The wind distribution (according direction from), relative humidity, temperature and precipitation is usually the following:*

h)

VIENTO/PROCEDENCIA	% AL AÑO
Calma (sin vientos). <i>Calm (no wind)</i>	5%
Vientos de costa (Ocasionalmente). <i>Winds of coastline (Occasionally)</i>	5%
Vientos costa afuera (Norte a Noreste). <i>Offshore winds (North to Northeast)</i>	54%
Otras direcciones <i>Other directions</i>	34%

- i) La fuerza de los vientos costa afuera varían desde brisas ligeras (Número Beaufort 2 o máximo 4 nudos) hasta una brisa moderada (Número Beaufort 4 o máximo 16 nudos). La distribución anual de los vientos según su fuerza suele ser la siguiente:

The force of the offshore winds varies from light winds (Beaufort number 2 or maximum 4 knots) to a moderate breeze (Beaufort Number 4 or more than 16 knots). Offshore winds range from a light breeze to an average breeze (Beaufort scale 2 and 3). The annual distribution by force winds usually the following:

Característica	Número Beaufort	Velocidad (nudos)	Porcentaje de tiempo (%)
Calma	0	<1 - 0	20
Ventolina	1	1-3	6
Flojito (Brisa muy débil)	2	4-6	27
Flojo (Brisa débil)	3	7-10	28
Bonancible (Brisa moderada)	4	11-16	17
Fresquito (Brisa fresca)	5	17-21	2
Fresco (Brisa fuerte)	6	22-27	Ocasionalmente
Frescacha (Viento fuerte)	7	28-33	Ocasionalmente
Temporal (Viento duro)	8	34-40	Ocasionalmente Vientos cruzados (Culepollos)

1.7. OBLIGACIONES DEL TERMINAL MARÍTIMO DE POZOS COLORADOS.

- a) Permitir el acceso a sus instalaciones, de los funcionarios del Ministerio de Transporte, de la Superintendencia de Puertos y Transporte, de la Dirección General Marítima, de la Agencia Nacional de Infraestructura, de las Corporaciones Autónomas Regionales, de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA, Migración Colombia, Armada Nacional, Guardacostas, Policía Nacional, DIAN y Autoridades Sanitarias, previo cumplimiento de todas las normas y procedimientos establecidos.
- 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 estos.
- c) Mantener la continuidad y regularidad de los servicios en función de las atribuciones y objetivos del Terminal Marítimo de Pozos Colorados.
- d) Cooperar con las Autoridades del orden Nacional, Departamental, Distrital y Municipal, según sea el caso, y con otros prestadores del servicio, en labores de salvamento, extinción de incendios y lucha contra la contaminación, cuando sean necesarias, así como en la prevención y control de emergencias.
- e) Cumplirá con todas las obligaciones definidas en el Plan de Manejo Ambiental del Terminal Pozos Colorados, establecido en su momento por el Ministerio de Ambiente mediante la

Resolución No. 979 de 1995 como instrumento de control y seguimiento ambiental, así como sus modificaciones y demás actos administrativos que se derivan de éste.

- f) 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 Emergencia, el cual hace parte del Plan de Manejo Ambiental, aprobado para el Terminal Marítimo de Pozos Colorados; esta información deberá presentarse de acuerdo con lo establecido en la Resolución 1767 del 27 de octubre de 2016 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo sostenible “ Por la cual se adopta el formato único para el reporte de las Contingencias y se adoptan otras determinaciones”.
- g) Cumplir con el pago de los valores establecidos por las Autoridades Competentes que rigen las actividades portuarias y marítimas.
- h) Cumplir con las condiciones establecidas en el reglamento de condiciones técnicas de operación por las que se rige la instalación portuaria en la que se desarrolla su actividad.
- i) Cumplir con el plan de mantenimiento de la infraestructura portuaria.
- j) Ejecutar las operaciones de cargue y descargue de hidrocarburos y sus derivados, cumpliendo con las mejores prácticas nacionales e internacionales enmarcadas bajo el concepto de operaciones seguras en un mar limpio.
- k) El Terminal Marítimo de Pozos Colorados, suspenderá toda actividad operacional, de mantenimiento o de cualquier otra naturaleza que sea llevada a cabo por el personal del terminal o por sus empresas aliadas, cuando se evidencie que el desarrollo de dicha actividad no se ejecuta dentro de los parámetros establecidos en la Licencia ambiental otorgada para tal fin, no cumple con los estándares de Ecopetrol, y por ende se genere un riesgo de afectación o impacto negativo al medio ambiente.
- l) Garantizar la vigilancia y seguridad de las instalaciones portuarias y de la carga, así como el control del acceso y tránsito de personas y vehículos.
- m) Responder y velar por la eficiencia en el uso de las instalaciones portuarias, la vigilancia para la seguridad de las mismas y de las cargas, así como el control de los accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en el área terrestre de los terminales y sus áreas de almacenamiento, de acuerdo con las reglas de operación del mismo y sin perjuicio de las facultades de las autoridades competentes.
- n) Velar porque los servicios prestados estén sujetos a las regulaciones contenidas en el presente Reglamento y sean pagados por los usuarios de acuerdo con la estructura tarifaria vigente.
- o) Mantener vigentes 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 Pozos Colorados, de acuerdo con la normatividad vigente.
- p) Coordinar con las autoridades competentes para que, en el ejercicio de sus funciones y atribuciones legales, conforme a las regulaciones marítimas, portuarias, sanitarias, migración, aduaneras, entre otras, no se produzcan retrasos en las operaciones.
- q) Los residuos líquidos y sólidos generados por los buques y embarcaciones que participan en la operación serán responsabilidad y gestión de las agencias marítima y/o contratistas. No obstante, el terminal marítimo realizará seguimiento y vigilancia a estas actividades, las cuales deberán ser notificadas con anterioridad aportando su alcance, terceros que participarán en la mismas (debidamente certificados y autorizados por la autoridad marítima) y personal encargado.

El personal deberá cumplir con el procedimiento de ingreso a las instalaciones y aportarán al terminal los certificados de entrega de estos residuos a las empresas receptoras.

Durante la ejecución de estas actividades el terminal estará atento a cualquier apoyo o requerimiento que requiera el buque en caso de una emergencia, bien sea directamente, por la agencia marítima o a través del inspector de contaminación asignado por la autoridad marítima para supervisar que la realización de estas actividades se lleve a cabo dando cumplimiento a todos los protocolos y procedimientos.

1.7.1. OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES PORTUARIOS.

1.7.1.1. REQUISITOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS POR PARTE DE OPERADORES PORTUARIOS

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

- a) Copia vigente de la resolución de registro de operador portuario expedida por el Ministerio de 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 ECOPETROL S.A. 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) Copia de la Resolución emitida por el Ministerio de Transporte “Por la cual se sienta el registro como Operador Portuario”.
- e) 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.
- f) Fotocopia del NIT y del RUT.
- g) Fotocopia de la Cédula de Ciudadanía del Representante legal de la empresa.
- h) Listado del personal calificado que se encargará (n) directamente de las actividades en los Terminales Marítimos; indicando: nombre completo, número de la Cédula de Ciudadanía, cargo.
- i) Copia de afiliación de sus trabajadores a la Administradora de Riesgos Laborales (ARL), Empresa Promotora de Salud (EPS).
- j) En caso de utilizar personal subcontratado, anexar copia del contrato firmado con la empresa suministradora del personal y copia de afiliación de éstos a la Administradora de Riesgos Laborales (ARL), Empresa Promotora de Salud (EPS).
- k) Relación de los equipos homologados que utilizará en sus operaciones de trasiego o de reparaciones, documentos de propiedad y certificados de inspección, emitidos por una casa clasificadora.
- l) Certificación de actividades, emitida por los puertos donde ha prestado sus servicios en los últimos dos años.
- m) Manual de procedimientos para los servicios que ofrece en puertos.
- n) Constancia de asistencia al curso de fomento de trabajo limpio, seguro y salvable de ECOPETROL S.A.
- o) Comprender, hacer seguimiento y Cumplir con las obligaciones establecidas contractualmente en el anexo HSE de sus respectivos contratos con el terminal, especialmente en lo concerniente a los literales:
 - 4.5 “Roles y responsabilidades HSE”.
 - 4.7 “Conformidad legal”.
 - 4,8 “Gestión de contratistas y proveedores”.
 - 4.9 “Procedimientos y prácticas seguras”.
 - 4.18 “Gestión ambiental”.
 - 4.19 “Planeación y respuestas a emergencia”.

1.7.2. AGENTE MARÍTIMO DEL BUQUE TANQUE.

El Agente Marítimo deberá ocuparse de todos los asuntos legales, elaboración de documentos, cancelación de los servicios portuarios (A la Autoridad Marítima, al Terminal y a terceros), de los costos generados por contaminación del medio marino en caso de presentarse y demás asistencias que el Buque Tanque requiera durante su estadía en el puerto desarrollando la operación para la que fue contratado. Son Funciones y obligaciones del Agente Marítimo:

- a) Representar al Armador en todas las relaciones comerciales y legales referentes a contratos de transporte marítimo.
- b) Gestionar todos los problemas administrativos relacionados con la permanencia del buquetanque en el Terminal Marítimo.
- c) Hacer entrega a las respectivas autoridades aduaneras y a órdenes del destinatario, de las mercancías transportadas por la nave, cuando aplique.
- 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 y sus derivados u otras.
- 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 Marítimo.
- h) Pagar la tasa de seguridad marítima establecida por DIMAR.
- i) Pagar otros servicios portuarios causados por el Buque Tanque, tales como utilización extraordinaria del puerto e incidentes de contaminación.

RESOLUCIÓN No. 20213030001825 “ 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 DE POZOS COLORADOS, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 005 del 16 de junio de 2010. ”

- j) Suministrar la información operativa requerida en la comunicación de pre-arribo.
- k) Informar periódicamente sobre 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) 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 Pozos Colorados.
- n) Participar activamente en las investigaciones de Incidentes o Fallas de Control en las que se les solicite hacer parte del equipo investigador, para determinar las causas, acciones correctivas y lecciones aprendidas para garantizar la seguridad en los procesos que se realizan en el Terminal Marítimo.
- o) Todas las contempladas en el Libro V del Código de Comercio Nacional.

1.7.3. OBLIGACIONES DE LOS USUARIOS.

Debido a su ingreso, 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 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 industrial, salud ocupacional y protección al medio marino del espejo de agua donde se desarrollan las operaciones marítimas de Ecopetrol S.A., los Planes de Emergencia, el Plan de Protección de la Instalación Portuaria acorde al Código P.B.I.P., los Convenios Institucionales, los Manuales de Operaciones de los Terminales y sus Planes de Emergencia. El cumplimiento de las normas establecidas en el presente Reglamento no exonera al usuario de cumplir con todos los requisitos y acatar las normas portuarias, aduaneras, sanitarias, marítimas, de inmigración, policivas y en general, de todas las reglamentaciones emanadas de las autoridades nacionales e internacionales competentes.

1.8. PROCEDIMIENTOS DE PBIP (ISPS PROCEDURES).

El Terminal de Pozos Colorados actualmente se encuentra certificados en PBIP por la Dirección General Marítima mediante Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria No. 040005, expedida el 01 de Julio del 2016 y vigente hasta el 01 de Julio de 2019, de conformidad con lo establecido en el Código Internacional para la protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP). El buque tanque deberá cumplir las regulaciones del PBIP de Colombia durante su estadía en el Terminal.

Dentro de los procedimientos que son obligatorios, se encuentra contemplada la Inspección por buzos al casco antes del zarpe del buque. Al final de la Inspección, el Supervisor de Buzos dará el certificado de casco limpio al Capitán del Buquetanque; en caso de hallazgos durante la inspección de contaminación por agente antrópico, el procedimiento a seguir se encuentra contemplado dentro del Procedimiento GTR-P-008

(Security Procedures: Pozos Colorados Terminal is currently certified by the Maritime Authority through a Port Facility Compliance Statement No. 040005, issued on July 1st, 2016 and valid until July 1st, 2019, in accordance with Established in the International Code for the Protection of Ships and Port Facilities (ISPS). The tanker must comply with all ISPS regulations during its stay). Within the procedures that are mandatory, a hull Inspection by divers before the departure of the ship is contemplated. At the end of the Inspection, the Divers Supervisor, will give the clean hull certificate to the Tanker's Master; in case of any findings during the inspection, the procedure to be followed is contemplated in Procedure GTR-P-008

CAPITULO 2 ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACION

2.1. ORGANIZACIÓN.

2.1.1. ECOPETROL S. A.

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

RESOLUCIÓN No. 20213030001825 “ 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 DE POZOS COLORADOS, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 005 del 16 de junio de 2010. ”

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 distinción de nómina, cargo o ubicación geográfica. El Código puede ser consultado en la página electrónica de ECOPETROL S.A. 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.

2.1.7. AUTORIDADES DEL PUERTO

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

El 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.

La Superintendencia de Puertos y Transporte quien ejerce sus 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.

También son autoridades portuarias los Distritos de Barranquilla, Santa Marta y Cartagena, según lo establecido en la Ley 768 del 31 de julio de 2002.

Las demás Autoridades y entidades con atribuciones específicas en los puertos e instalaciones portuarias, las ejercerán conforme a la Ley.

Ministerio de Defensa: 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 naval militar legítima de la República de Colombia. 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: las zonas marítimas en el Pacífico y el Caribe, zonas fluviales del interior del país y algunas áreas terrestres de su responsabilidad.

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 (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 Km finales antes de la desembocadura del Río Magdalena en el mar.

2.1.8. ORGANIGRAMA TERMINAL MARITIMO

El Terminal Marítimo de Pozos Colorados, propiedad de Ecopetrol S.A. hacen parte de la Vicepresidencia de Transporte y Logística de Hidrocarburos VIT, Gerencia de Operaciones y Mantenimiento Norte, Departamento de Operaciones y Mantenimiento Caribe y Coordinación de Operaciones y Mantenimiento Pozos Colorados.



2.2. FUNCIONES DEL TERMINAL MARITIMO DE POZOS COLORADOS.

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

El Terminal Marítimo de Pozos Colorados, concesionado por CENIT SAS y operado por la Vicepresidencia de Transporte y Logística (VIT) de ECOPETROL S.A., está dedicado al transporte de hidrocarburos y sus derivados, bajo la modalidad de operación directa y/o semi – directa de mar a tierra o viceversa. Este Terminal cumplen Condiciones Técnicas Especiales en razón a su ubicación, el alcance de sus actividades, la relevancia para el comercio exterior del país, tipo de tráfico atendido, la especialidad en sus operaciones y equipos, el tipo de productos manejados y el tonelaje de las embarcaciones atendidas. Este Terminal es la puerta que comunica al negocio con la Refinería de Barrancabermeja y el interior del país, para el plan de Abastecimiento Nacional. Con la suscripción de la concesión portuaria por Resolución 005 de junio 16 de 2010. El Terminal Marítimo de Pozos Colorados, se encuentra concesionado hasta el año 2030.

2.3. UBICACION Y EXTENSION DE LOS BIENES DE USO PÚBLICO DEL TERMINAL POZOS COLORADOS:

Localización: La zona de uso público entregada en concesión, se encuentra ubicada en el sector de Pozos Colorados, Distrito Cultural e Histórico de Santa Marta, Departamento del Magdalena.

RESOLUCIÓN No. 20213030001825 “ 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 DE POZOS COLORADOS, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 005 del 16 de junio de 2010. ”



Playa Marítima: El área total de la zona de uso público de playa marítima es de 17.772.62 m2. Delimitada pos las siguientes coordenadas Magna Sirgas – Gauss Krunger:

PLAYA MARITIMA		
PUNTO	NORTE	ESTE
J	1725942,40	983336,76
K	1725845,50	983361,64
M	1725868,70	983449,51
O	1725950,45	983492,02
N	1726067,20	983443,40
L	1725949,09	983378,82
J	1725942,40	983336,76

Sistema Fluvio Marino: El área total de la zona de uso público en el sistema fluvio marino, es de 19.164 m2. Delimitada pos las siguientes coordenadas Magna Sirgas – Gauss Krunger:

SISTEMA FLUVIO MARINO		
PUNTO	NORTE	ESTE
N	1726067,20	983443,40
O	1725950,45	983492,02
P	1726234,23	983536,06
Q	1726139,62	983590,40

Aguas Marítimas: El área total de la zona de uso público en aguas marítimas, es de 5.022.834 m2. Delimitada pos las siguientes coordenadas Magna Sirgas – Gauss Krunger:

ZONA MARITIMA ADYACENTE DE SERVICIO		
PUNTO	NORTE	ESTE
A	1725774,03	983385,11
B	1724458,01	981670,00
C	1724458,01	981162,90
D	1724824,68	981161,98
E	1724820,98	979670,00
F	1726498,69	979670,00
G	1726498,69	981903,00
H	1725785,57	981903,00
I	1726015,54	983320,59
A	1725774,03	983385,11

2.4. ADMINISTRACION.

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

RESOLUCIÓN No. 20213030001825 “ 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 DE POZOS COLORADOS, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 005 del 16 de junio de 2010. ”

Internacionales ratificados por la Nación, así como a las recomendaciones y directrices adoptadas por las Autoridades Marítimas y Portuarias Nacionales.

2.4.1. MODELO DE ADMINISTRACION Y OPERACIÓN.

2.4.1.1. ADMINISTRACIÓN PORTUARIA BAJO UN CRITERIO INTEGRAL

Ecopetrol S.A. y el Terminal Marítimo de Pozos Colorados, 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.

2.4.2. RELACION CON LOS USUARIOS.

Debido a su ingreso, 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 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 industrial, salud ocupacional y protección al medio marino del espejo de agua donde se desarrollan las operaciones marítimas de Ecopetrol S.A., los Planes de Emergencia, el Plan de Protección de la Instalación Portuaria acorde al Código P.B.I.P., los Convenios Institucionales, los Manuales de Operaciones de los Terminales y sus Planes de Emergencia.

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

2.4.3. TARIFAS.

La tarifa liquidada y cobrada por la utilización de las instalaciones marítimas y sus servicios es la establecida por ECOPETROL S.A., la cual ha sido registrada ante la Superintendencia de Puertos y Transporte. La tarifa está expresada en dólares de los Estados Unidos de Norte América y cubre los servicios de remolcador, amarre y desamarre, transferencia de carga, inspección subacuática del casco y uso de instalaciones hasta el momento en que finalice el desamarre. 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.

2.4.4. FACTURACION.

2.4.4.1. PROCEDIMIENTO DE COBRO AL BUQUE TANQUE.

El valor de los servicios portuarios se paga anticipadamente al arribo del buque tanque, debiendo el Agente Marítimo efectuar la autoliquidación para cada buque tanque nominado. La consignación debe efectuarse 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 a ECOPETROL S.A., éste reintegrará en el menor tiempo posible los dineros que por servicios portuarios hayan sido pagados previamente. ECOPETROL S.A. 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 buques tanques cuyo Agente Marítimo no haya cancelado previamente los costos por servicios portuarios y se haya confirmado el recibo de los valores en la cuenta bancaria destinada para tal fin.

2.4.4.2. COBROS POR SERVICIOS EXTRAS

Para todos los efectos en donde el Terminal preste un servicio adicional al buque tanque, este servicio será cobrado de acuerdo con las tarifas aprobadas por ECOPETROL S.A. cuando aplique. Son motivo de cobros por servicios adicionales:

1. La disponibilidad extra de personal del Terminal.

2. La utilización extra de las instalaciones marítimas en actividades diferentes a la transferencia de carga.
3. En caso de presentarse problemas por estabilidad del buque tanque, todos los costos de movilización del buque tanque 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.
4. La utilización extra de embarcaciones o barcas.
5. La utilización extra del grupo de buzos.
6. El servicio de mitigación por causa de una contaminación.
7. El recibo de residuos sólidos clasificados, en caso de presentarse.
8. Demora en firma de documentos comerciales o zarpe de la Monoboya por parte del Capitán, atribuibles a él mismo, sus Armadores, fletadores o compradores.
9. Otros servicios adicionales a solicitud del buque tanque.

2.4.5. SISTEMA DE GESTION DE CALIDAD.

En ECOPETROL S.A. se gestionan los procesos de la Organización bajo un esquema de mejoramiento continuo, considerando los requisitos de nuestros clientes y de los grupos de interés (empleados, clientes, comunidades y sociedad, contratistas, estado, accionistas y socios) y siguiendo los lineamientos de las normas internacionales de gestión, tal como se establece en el documento SGC-M-001 MANUAL DEL SISTEMA DE GESTION Y CONTROL INTEGRAL POR PROCESOS. Nuestras actuaciones están enmarcadas acorde con lo establecido en el Código de Buen Gobierno de Ecopetrol S.A.

2.4.6. 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 ecoeficiencia, 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.

2.4.6.1. ACCESO AL TERMINAL MARÍTIMO (EMBARQUE Y DESEMBARQUE) Y A LOS BUQUE TANQUES.

Ingreso al Terminal

El embarque y desembarque de tripulantes y/o pasajeros, deberá ser informado por medio del agente marítimo cumpliendo las normas de inmigración de Colombia, con la autorización previa dada por el Terminal siguiendo los lineamientos aprobados en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP). El Terminal no asumirá responsabilidad alguna por el incumplimiento de normas de inmigración o emigración.

Para el acceso del personal a los Terminales, será responsabilidad del buque tanque el suministro de una escala real en buen estado o de escala combinada dependiendo del francobordo del Buquetanque al momento del Transbordo.

Se debe dar cumplimiento a las 10 Reglas Fundamentales de Seguridad de Ecopetrol, citadas en el Artículo 43, y a lo establecido en los documentos DSF-DSF-P-006 V3 PROCEDIMIENTO DE INGRESO Y SALIDA DE PERSONAL DE LAS INSTALACIONES y ECP-DSF-P-007 V2 PROCEDIMIENTO INGRESO Y SALIDA ELEMENTOS HERRAMIENTAS, MATERIALES Y EQUIPOS PROPIEDAD DE ECOPETROL Y DE CONTRATISTAS.

Ingreso al Buquetanque

Cuando esté atracado en el terminal, sólo podrán abordar el buque tanque con el permiso del Coordinador del Terminal y del Capitán del buque tanque, personal involucrado en la operación (Cargo Loading Master, Supervisor de Operaciones Marítimas, Inspector de Contaminación, Cargo Surveyor, Agente Marítimo, Loss Control) y eventualmente aquellas personas que por razón de su trabajo y condición deba abordar el buque (Estado Rector del Puerto, Estado Bandera, Superintendentes, Representante del P&I, Inspector de Casa Clasificadora, Inspector SIRE), la conducta de estas personas será responsabilidad del Capitán, quien podrá ordenar su desembarco por no cumplir con la normativa propia del buque tanque, o ante situaciones que pongan en riesgo su seguridad.

Se deberá realizar un socaire para el embarque y desembarque de personal en zona de fondeo cuando se requiera. El oficial responsable para el embarque y desembarque del Piloto Práctico Maestro deberá ser un oficial de cubierta. El buque tanque suministrará los medios que permitan pasar con seguridad desde la escala real de gato hasta cubierta, una línea de seguridad y un aro salvavidas con luz de autoignición.

2.4.7. COMUNICACIONES.

- a) El Capitán del Buque Tanque debe informar por medio de su agente marítimo, el tiempo estimado de arribo (ETA) con 72, 48, 24 y 12 horas antes de su llegada a la boya de mar. De igual manera a través de Radio banda Marina canal 16, reportarse a la estación de Tráfico Marítimo de Santa Marta para anunciar su arribo a 12 MN de la costa. (The captain of the tanker should report through its agent, the estimated time of arrival (ETA) with 72, 48, 24 and 12 hours prior to the arrival at the sea buoy. Master must advise within 12 NM far from the coast, to Santa Marta Port Control station via VHF CH 16.
- b) El Capitán del Buque Tanque por medio de su agente marítimo suministrará toda la información requerida por la Autoridad Marítima. (The captain of the tanker through its agent will provide all information required by port authority).
- c) El Capitán del Buque Tanque por medio de su agente marítimo diligenciará y entregará la Lista de Verificación Pre-Arribo (Pre-Arrivals Check List) al Terminal marítimo. Véase Anexo – ‘Lista de Verificación Pre-Arribo’ dentro del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de cada Terminal. (Before the arrival, The Masters through their maritime agent will fill in the Pre-Arrivals Check List to be delivered to the each Terminal. See Attach – “Pre-Arrival Check List” in the Terminal Technical Operation Conditions).
- d) En caso de emergencias se tomarán acciones de acuerdo con el Plan de Emergencias del Terminal y del SOPEP del buque tanque. (In case of emergency actions will be taken in accordance with the Terminal Emergency Plan and SOPEP).

2.4.8. CODIGO DE BUEN GOBIERNO.

El Código de Buen Gobierno de ECOPETROL S.A. 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 ECOPETROL S.A.

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

En desarrollo de las disposiciones estatutarias correspondientes y de la normatividad jurídica aplicable, ECOPETROL S.A. adoptó el Código de Buen Gobierno que figura como protocolo No 4 anexo a este reglamento, y está disponible para ser consultado de manera permanente en la página electrónica www.ecopetrol.com.co.

2.4.9. 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 el Terminal Marítimo de Pozos Colorados. Contamos con los siguientes puntos de contacto: Línea gratuita: 01800093444, email participación.ciudadana@ecopetrol.com.co y el portal: www.ecopetrol.com.co.

CAPITULO 3 INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS

3.1. CANALES DE ACCESO.

Para arribar a la zona de carga de la Monoboya, no hay canales de acceso determinados, por encontrarse en aguas abiertas; los buquetanques al llegar a la boya de mar toman piloto práctico y proceden a la zona de fondeo pública asignada a esperar la visita de las autoridades para que les sea otorgada la libre plática.

3.2. MUELLE, AREA DE ATRAQUE Y UKC.

3.2.1. ACCESO A MUELLE Y AREA DE AMARRE

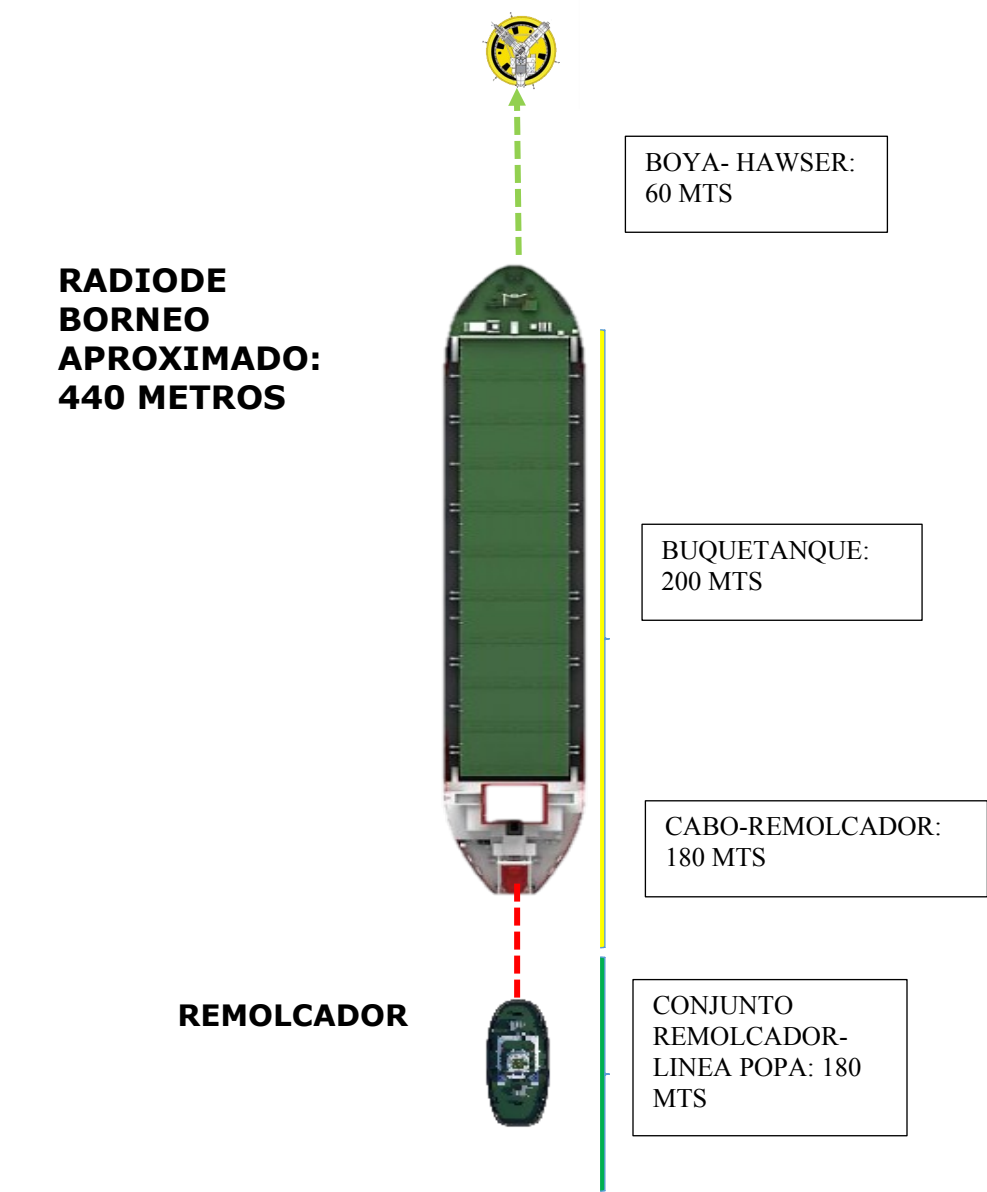
El embarque y desembarque de tripulantes y/o pasajeros deberá hacerse cumpliendo las normas emitidas por las autoridades colombianas competentes y con la autorización previa de ECOPETROL S.A., quien no asumirá responsabilidad alguna por el cumplimiento de normas de inmigración o emigración.

Para el acceso del personal autorizado será responsabilidad del Buquetanque, el suministro de una escala real en buen estado y/o una escala de piloto que cumpla con los requisitos contemplados en 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 oficial de guardia de cubierta. El Buquetanque, 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 autoignición. Se deberá realizar un 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 del Terminal y del Capitán del Buquetanque, previo aviso al Cargo Loading Máster. La conducta de los visitantes será responsabilidad del Capitán del Buquetanque.

Con respecto al área de amarre de los buquetanques en la monoboya del Terminal Marítimo de Pozos Colorados, tenemos que el radio de borneo para los buquetanques en condición de amarre, está estipulado en 440 mts teniendo como base el conjunto desde la Monoboya hasta el remolcador de maniobra, como a continuación se relaciona:



3.2.2. TERMINAL MARITIMO POZOS COLORADOS.



Figura. Instalaciones Portuarias Terminal Marítimo Pozos Colorados

RESOLUCIÓN No. 20213030001825 “ 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 DE POZOS COLORADOS, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 005 del 16 de junio de 2010. ”

El terminal está ubicado al sur de la ciudad de Santa Marta, en Latitud 11° 09’ 21” N y Longitud 074° 15’ 12” W, tiene capacidad operativa para atender buque tanques hasta de 70.000 toneladas de DWT, con los que se desarrollan operaciones de cargue y/o descargue de hidrocarburos y sus derivados.

Descripción de Equipos y Sistemas Conectados

Terminal Pozos Colorados - Costa Afuera

Tren de Mangueras Flotantes, Sistema Flotante Fijo (TLU), Sistema Flotante Giratorio (TLU), Tren de Mangueras Submarinas, Línea Submarina Recibo/Despacho 106, Línea Submarina Recibo/Despacho 108.

Terminal Pozos Colorados – Planta

Múltiple de Recibo / Despacho, Loop de Descarga Buquetanques 106/108, Loop de Succión de Buquetanques 106/108, Loop de Recibo de Buquetanques 106/108, Tanques de almacenamiento.

Descripción Básica del Sistema

El Terminal de Pozos Colorados cuenta con un Puerto Petrolero amparado bajo el contrato de Concesión 005 de junio 16 de 2010, cuya vigencia se extiende hasta el año 2030 y cuenta con la siguiente infraestructura:

Una Monoboya tipo CALM (Catenary Anchor Leg Mooring). A esta Monoboya pueden arribar buques hasta de 70.000 toneladas de peso muerto. La Monoboya le permite al buque una rotación de 360 grados, minimizando los esfuerzos que pueda ejercer el buque sobre la estructura, ofreciendo una operación más confiable y segura. La capacidad de recibo del terminal es de 23.000 barriles por hora. Los datos principales de la Monoboya son

SPM “VALERIA”					
(Single Point Mooring) (Catenary Anchor Leg Mooring)					
MATRICULA	MC 04 – 030 AN	FECHA DE CONSTRUCCION	14 - JUL -1994		
UBICACIÓN	Santa Marta - pozos Colorados	Latitud	11º 09 '21 " N	Longitud	74º 15' 12"W
A. NAVEGACION	Luz de navegación Fl. W 8 s / Estructura Amarilla				
ESTRUTURA	Parte Fija : 6 compartimientos radiales y 1 central , riel de giro / Parte Rotativa : Brazo de cargue , Brazo de balance , Brazo de Amarre, PDU y Rodamiento Central.				
ESLORA	12.50 M	ASTILLERO	ASTINAVE S.A.		
MANGA	12.50 M	TONELAJE BRUTO	135,56		
PUNTAL	4.20 M	TONELAJE NETO	40,67		
MATERIAL	ACERO NAVAL	CLASIFICACION	ABS - DIMAR		
SISTEMA DE ANCLAJE	6 cadenas catenarias con eslabones enlazados de 89 mm dispuestas cada 60 grados , con una longitud de 275 metros cada una , y con un ancla de 17 Ton tipo manta raya al final .				

Otros componentes del sistema son:

- Un Tren de 22 mangueras flotantes (4 x 16 pulgadas y 18 x 20 pulgadas)
- Un Tren de 4 mangueras submarinas de 20 pulgadas.
- Dos líneas submarinas de acero de 24 pulgadas con una longitud de 3,5 Km cada una. (LS106 y LS108)

LINEA SUBMARINA	LONGITUD (KM)	LLENO DE LINEA (Bls)
LS 106 (Antigua)	3,4174	5656,4
LS 108 (Línea de Retorno)	3,4304	5535,7

RESOLUCIÓN No. 20213030001825 “ 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 DE POZOS COLORADOS, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 005 del 16 de junio de 2010. ”

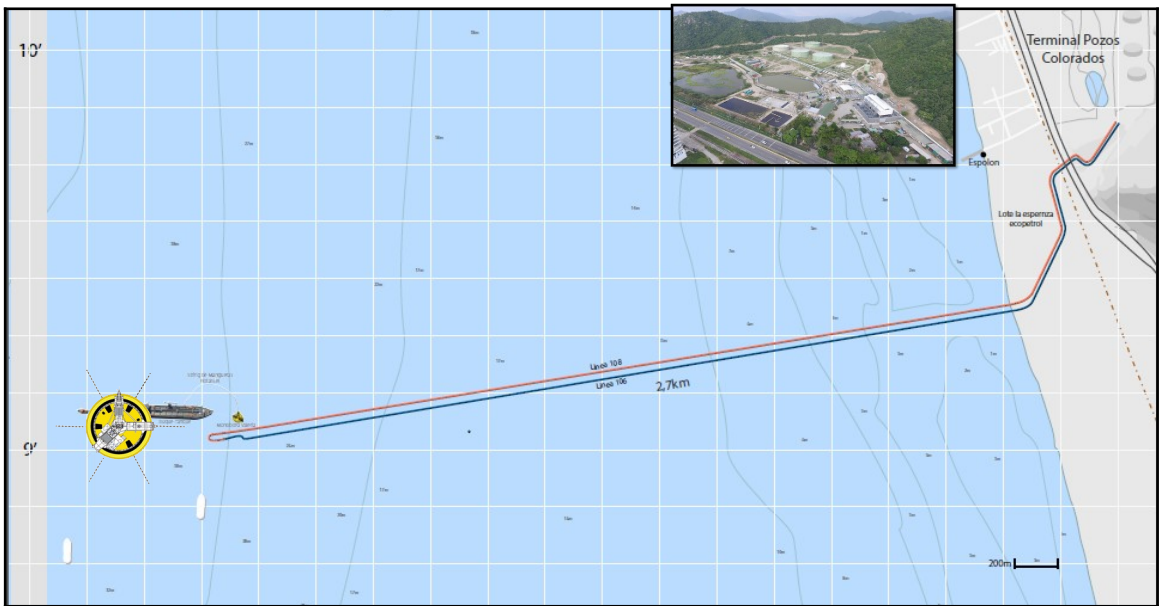


Figura. Configuración líneas submarinas 106 – 108 .

El Terminal Petrolero de Pozos Colorados, cuenta con una infraestructura adecuada para la importación, exportación y almacenamiento de combustibles para ello tiene:

- Dos Tanques de Techo Flotante de 250 mil barriles cada uno. TK701 y TK704
- Dos Tanques de Techo Cónico de 250 mil barriles cada uno. TK702 y TK703

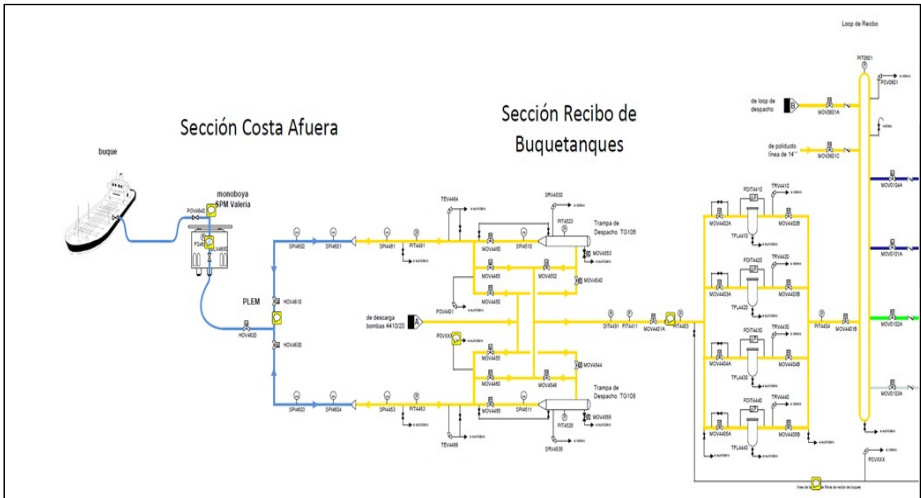


Figura. Esquema operacional de la operación del Terminal Marítimo de Pozos Colorados.

INFORMACIÓN PORTUARIA GENERAL (GENERAL PORT AND TERMINAL INFORMATION)

Altura Máxima de la Ola	5-6 m
Período de la Ola	7-10 seg
Promedio de la marea en el Terminal	1½ pies - (0.45 m)
Velocidad Máxima del Viento	35 nudos
UKC	15 m
Clase de fondo en el Terminal	Lodo - Arena
Calado operativo del Terminal	30 m
Tipo de Múltiple	16" ANSI 150
Sistema de Cargue/Descargue	CLS (Closed Loading System)

RESOLUCIÓN No. 20213030001825 “ 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 DE POZOS COLORADOS, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 005 del 16 de junio de 2010. ”

Horario de prestación de servicios			24 horas
Capacidad Mínima de la Grúa			10 Tons SWL
Sistema de Venteo			Mast Riser o P/V Valves
Características del buque tanque tipo a operar en el terminal			
Eslora:	250 metros	Manga:	34 metros
Calado:	14 m	Peso Muerto:	70.000 toneladas métricas
Desplazamiento (Peso muerto + peso del buque):			85.000 ton. Métricas

3.2.3. PRODUCTOS MANEJADOS POR LINEA (GRADES BY LINE)

- a) En el Terminal de Pozos Colorados, se importan tres tipos de productos refinados: Diesel de muy bajo azufre, Nafta Diluyente y Gasolina RON 92 (The Terminal imports several refined products with different nominations).
- b) Mínimo flujo (Rate) 8.000 BPH. (Minimun Flow rate 8.000 BPH).
- c) Máximo flujo (Rate) 23.000 BPH. (Maximun Flow rate 23.000 BPH).
- d) Máxima Presión de Trabajo 100 Psi. (Maximun Working pressure 100 Psi).

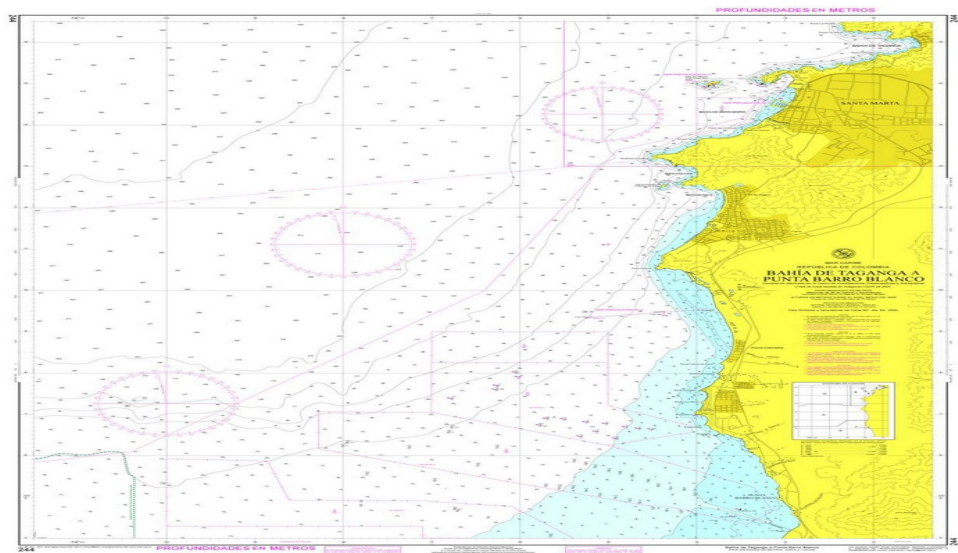
3.3. CARTAS Y AYUDAS A LA NAVEGACIÓN (Charts and Navigation aids).

Cartas de Navegación / Charts and sailing directions:	• Chart DIMAR Col. 005. Carta General del Caribe Colombiano. • Chart No. 407- DIMAR, Puerto Colombia to Santa Marta.
Señalización / Sailing directions:	• La Monoboya VALERIA está provista con luz intermitente que proyecta un destello cada 8 segundos y alcance de 8 mn. (Monobuoy VALERIA is also provided with a light that projects a flash every 8 seconds and 8 nm scope).

3.3.1. Área de Fondeo (Anchorage Area): Las áreas de fondeo son establecidas por la Autoridad Marítima Nacional, que de la misma manera establecerá las zonas restringidas cuando las condiciones del puerto así lo exijan. Estas áreas de fondeo son: De espera, Manejo de Explosivos, Cuarentena, Especiales de cargue y descargue, la Autoridad Marítima demarcará en las cartas de navegación estas áreas y las comunicará internacionalmente mediante los “Avisos a los Navegantes”.

Área de fondeo	Latitud	Longitud
	11° 8’ N	74 16’ W
	11° 8’ N	74 17’ W
	11° 7’ N	74 17’ W
	11° 7’ N	74 16’ W
MonoBoya VALERIA	Posición	
	11° 09’ 21” N	074° 15’ 12” W

RESOLUCIÓN No. 20213030001825 “ 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 DE POZOS COLORADOS, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 005 del 16 de junio de 2010. ”



Mapa Gráfico de las Áreas de Fondeo

3.3.2. Peligros a la navegación (Navigation Risks): En el área próxima al Terminal Marítimo y Portuario de Pozos Colorados, no hay peligros a la navegación.

3.3.3. Señalización Marítima (maritime signals): La Monoboya VALERIA está provista con luz de tope que proyecta un destello cada 8 segundos. (Monobuoy VALERIA is also provided with a light that projects a flash every 8 seconds).

3.4. AREA DE FONDEO.

El Terminal marítimo no cuentan con área de fondeo propia, por lo que utilizan la zona de fondeo recomendada como segura para buques tanques en Puerto Zúñiga autorizada por la Autoridad Marítimala cual se encuentra demarcada en la carta de navegación DIMAR COL 244. *The designated anchorage area for tankers in Puerto Zuñiga is recommended in in DIMAR chart 244.*

3.5. PROGRAMA DE MANTENIMIENTO E INFORMACION BATIMETRICA.

El programa de mantenimiento del área offshore incluido en el Anexo 21. Programa de Mantenimiento Anual, contiene todas las Inspecciones diarias, semanales, mensuales, trimestrales, semestrales y anuales que se le efectúan a los componentes críticos del sistema. Estas inspecciones son las programadas para asegurar el buen funcionamiento de la Monoboya y sus componentes.

Se incluye además la siguiente información asociada al más reciente levantamiento batimétrico realizado en 2017 al área de operación offshore del Terminal Pozos Colorados, al cual se hace seguimiento con periodicidad anual.

- a) Plano batimétrico Terminal marítimo Pozos Colorados.
- b) Informe Final Batimetría 2017

3.6. INSTALACIONES DE RECEPCION.

Por el tipo de operación de cargue/descargue de hidrocarburos utilizando Monoboyas clase SPM (Single Point Mooring), el Terminal Marítimo de Pozos Colorados 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).

El agente Marítimo coordinará con la Autoridad Marítima la Operación de Recepción de residuos, informando qué Operador Portuario debidamente constituido la efectuará, así como la asignación del inspector de contaminación.

RESOLUCIÓN No. 20213030001825 “ 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 DE POZOS COLORADOS, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 005 del 16 de junio de 2010. ”

(Due to the Monobuoys type of operation Loading/Discharging, Terminal doesn't have the facilities for this purpose (according to Regulations 12 of Annex 1, 10 of Annex 4 and 7 of Marpol Annex 5) however, due to the fact that the port regulations do not allow these operations during the cargo transfer, it is required that the formal request be made by the agency at least 36 hours prior to the arrival of the vessel to the port and proceed with the corresponding authorizations to perform the operation in the anchoring area (previous approval of the maritime authority)).

The agent will coordinate with the Harbor Master's Office the Waste Reception Operation, informing which duly constituted Port Operator will carry it out, as well as the assignment of the pollution inspector.

CAPITULO 4 SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES Y CARGA.

4.1. HORARIOS.

En el Terminal Marítimo de Pozos Colorados no se atiende al público en general, están disponibles para atender operaciones las 24 horas del día durante el año, salvo situaciones de fuerza mayor o caso fortuito. El horario de trabajo para quienes no laboran por turnos es de 7 am a 4 pm.

4.2. CONDICIONES DE USO DEL TERMINAL MARÍTIMO DE POZOS COLORADOS DE HIDROCARBUROS Y SUS DERIVADOS (TANKER LOADING ADVICE).

Para el inicio de la maniobra de aproximación y atraque, se requiere que el agente marítimo haya efectuado el pago para el uso de los Terminales Marítimos de Ecopetrol S.A. en Pozos Colorados, dentro de los cinco (5) días de anticipación a la fecha de arribo y/o atraque del buquetanque, éste cancela los gastos portuarios: fondeo, pilotaje, tasa de seguridad marítima, uso del terminal y la inspección submarina antinarcóticos.

Una vez que el buque tanque se encuentre asegurado y atracado en cualquiera de los terminales, no se podrán proveer los siguientes servicios *(While the ship is moored at any Terminal, the following services will not be provided):*

Combustibles *(Bunkering).*

Agua Potable *(Fresh water).*

Facilidades de Reparación *(Repair facilities).*

Provisiones *(Goods Supply)*

El Capitán del Buque Tanque que ingrese al Terminal Marítimo de Pozos Colorados, deberá firmar el recibo de las condiciones de uso del Terminal como constancia del conocimiento del contexto de este. Ver Tanker Loading Advice. *(The Master must sign the tanker loading advice).*

4.3. DOCUMENTACION NECESARIA PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO.

4.3.1. NORMAS ADUANERAS.

El agente marítimo debe presentar con 12 horas de anticipación, los documentos de aduana respectivos según sea una importación (Manifiesto de carga y BL) o exportación (Aviso de arribo en lastre).

4.3.2. ACEPTACIÓN DEL BUQUE TANQUE.

El buque tanque será aceptado por el Terminal, siempre y cuando cumpla con lo dispuesto en el Instructivo para Aprobación de Buques de la Vicepresidencia Comercial y Mercadeo de ECOPETROL S.A., (CYV-I-018), Versión 1, de fecha diciembre 12 de 2016; y el Instructivo Vetting POZ-POZ-I-004. Además, dará cumplimiento a todas y cada una de las condiciones técnicas del Terminal.

4.4. VERIFICACION INFORMACION Y DOCUMENTOS.

4.4.1. DOCUMENTOS DE EMBARQUE (PARA CARGUE/DESCARGUE DE HIDROCARBUROS).

El Terminal elaborará y presentará la documentación necesaria para la recepción y/o despacho de la carga de hidrocarburos y sus derivados. 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.

NOTA: BAJO NINGUN MOTIVO SE PERMITIRA QUE UN BUQUE TANQUE ZARPE SIN FIRMAR LA DOCUMENTACION ASOCIADA AL CARGUE/DESCARGUE DE HIDROCARBUROS Y SUS DERIVADOS.

4.4.2. 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 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.
- b) Cargo Loading Máster:**
 - a. Guía Internacional de Seguridad para buque tanques y Terminales Petroleros de la ISGOTT.
 - b. Lista de tripulación.
 - c. Características del buque tanque (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, H₂S, LEL.
 - j. Ficha técnica de seguridad del producto (MSDS), para exportación se entrega y en importación se solicita.
- c) Oficial de Protección de la Instalación Portuaria:**

Declaración de Seguridad (PBIP) y certificado del oficial de protección del buque, cuando aplique.
- d) Surveyor:**
 - a. Certificado de cantidades medidas en los tanques del puerto de carga.
 - b. Certificado del factor de experiencia del buque tanque (VEF), calculado durante la carga en el puerto de origen.
 - c. Copia del cálculo de cantidades abordó, efectuado por el Primer Oficial del buque tanque, en el puerto de origen
 - d. Copia del cálculo de cantidades abordó, efectuado por el Primer Oficial del buque tanque, al llegar al puerto.
 - e. Calculo de pérdida en viaje, calculada por el primer oficial del buque tanque.
 - f. Certificado del factor de experiencia del buque tanque (VEF), calculado para la descarga.

4.4.3. DOCUMENTOS PARA EL ZARPE.

Los siguientes documentos producto del cargue o descargue de hidrocarburos y sus derivados son exigidos por las Autoridades:

Cargo Loading Máster:

- a. Conocimiento de Embarque del producto a bordo (Bill of Lading).
- b. Manifiesto de Carga.
- c. Certificado de origen de la carga.
- d. Carta de entrega de documentos.
- e. Estado de hechos.
- f. Carta de Protesta (si se presentan).

Inspector de Calidad y Cantidad (Cargo Surveyor):

- 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. Line 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

4.4.3.1. 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*".

4.5. CONTROL DE LAS OPERACIONES EN EL TERMINAL MARÍTIMOS DE POZOS COLORADOS.

4.5.1. INSPECCIÓN DE SEGURIDAD AL BUQUE TANQUE.

El Cargo Loading Máster abordará el Buque Tanque en fondeo, y hará una inspección de seguridad, acorde a las normas del ISGOTT (Anexo I Ship Shore Safety Check List) y estándares OCIMF, para verificar su cumplimiento. Durante el proceso de cargue/descargue de hidrocarburos, el Cargo Loading Master hará inspecciones periódicas (mínimo cada dos horas) a las conexiones y alrededores del Buque Tanque.

4.5.2. INSPECCIÓN A LA CARGA.

El Inspector de Cantidad y Calidad deberá: efectuar el O.B.Q. o el R.O.B. (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 y sus derivados, 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 en la plataforma, 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.

4.5.3. CAMBIOS EN LA OPERACIÓN DE CARGUE Y/O DESCARGUE.

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

4.5.4. TRASIEGO DE HIDROCARBUROS Y SUS DERIVADOS.

Para las operaciones de cargue o descargue de hidrocarburo y sus derivados, debe cumplirse con lo establecido en los Instructivos POZ-POZ-I-023 Conexión y Desconexión de Mangueras, POZ-POZ-I-025 Determinación OBO y ROB, TLH-I-433 Instructivo Operacional para el cargue/descargue de Productos entre el Terminal Marítimo Pozos Colorados y Buquetanque.

4.5.5. CALADOS DE ARRIBO (EN CONDICIONES SEGURAS DE ESTABILIDAD).

El Buque Tanque deberá arribar a las instalaciones del Terminal Marítimo con un calado y asiento exigido por el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por Buque Tanques 1973 y su protocolo, 1978 (MARPOL 73/78) 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/ 2)

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.

4.5.6. CONDICIONES DEL BUQUE TANQUE DURANTE LA OPERACIÓN DE CARGUE/DESCARGUE DE HIDROCARBUROS Y SUS DERIVADOS.

- a) La máquina principal y los motores auxiliares deberán estar listas en todo momento para permitir zarpe inmediato en caso de emergencia.
- 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 atracado en el Terminal.
- d) El Cargo Loading Máster, el Capitán 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,
- e) A bordo del Buquetanque cuando se encuentre en operación de cargue/descargue, deberá haber 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 del buque tanque y mantendrá comunicación permanente con el Cargo Loading Máster, quien se encuentra a bordo en todo momento. El personal encargado de la conexión/desconexión de la manguera, estarán a bordo de la nave disponibles con el fin de efectuar la conexión/desconexión de emergencia si llegara a necesitarse. Este grupo estará bajo la supervisión del Cargo Loading Máster.

4.5.7. CONDICIONES PARA OPERACIONES DE TRASIEGO, CARGUE Y/O DESCARGUE.

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

- a) El Cargo Loading Máster coordina con el Control de carga de la instalación portuaria, el inicio de la operación una vez haya acordado con el Chief Officer (Primer Oficial de carga del buque tanque) los procedimientos y parámetros de cargue o descargue. Las válvulas del múltiple de cargue del buque tanque deberán permanecer cerradas hasta que el Cargo Loading Máster solicite al Chief Officer del buque tanque que las abra.
- b) El Primer Oficial deberá entregar una copia del Plan de Cargue/Descargue y secuencia de Lastre/deslastre al Cargo Loading Máster.
- c) La información operacional entre el buque tanque y el Cargo Loading Máster, debe ser clara, precisa, concisa y oportuna en todo momento.
- d) En ninguna circunstancia, durante el cargue/descargue, el buque tanque cerrará válvulas repentinamente sin previo aviso al Cargo Loading Master. Toda reducción y/o aumento de rata deberá ser coordinado con el de Control de Cargue del Terminal.
- e) Ninguna embarcación, salvo aquellas autorizadas por el Terminal Marítimo en virtud de la operación, podrá llegar y/o permanecer al costado del Buque Tanque.
- f) El Cargo Loading Máster abordará al Buque Tanque en fondeo o en tránsito hacia el Terminal Marítimo y hará una inspección de seguridad, con el fin de determinar si cumple con las normas del ISGOTT (Anexo I – Ship Shore Safety Check List) y estándares OCIMF.

- g) g) Durante el proceso de trasiego de hidrocarburos, el Cargo Loading Máster hará inspecciones periódicas a las conexiones, alrededores del Buque Tanque e instalaciones portuarias.
- h) h) Ninguna embarcación, salvo aquellas autorizadas por el Terminal Marítimo en virtud de la operación, podrá llegar y/o permanecer al costado del Buque Tanque.
- i) i) El Buque Tanque deberá arribar a las instalaciones del Terminal con el calado y asiento exigidos por el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por Buque Tanques 1973 y su protocolo, 1978 (MARPOL 73/78) Regla 13. Los calados en las perpendiculares de proa y popa corresponden a los determinados por el calado en el centro del buque (dm), con un asiento apopante no superior a 0,015L; 2) En cualquier caso, el calado en la perpendicular de popa no será nunca inferior al necesario para garantizar la inmersión total de la(s) hélice(s).
- j) j) 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.

Todo buque tanque que arribe a descargar en el Terminal Marítimo de Pozos Colorados, 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 Máster en la inspección de seguridad en fondeo.

4.5.8. RESERVAS DEL TERMINAL MARITIMO

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 tiene Procedimientos de inspección de seguridad al arribo de los buques tanques, remolcadores y artefactos navales. Bajo el procedimiento PDO-P-008. Anexo 3 del presente reglamento.
- c) No existen restricciones para las anclas ya que se usan en la maniobra de amarre.
- d) Las anclas del Buque tanque deberán estar trabajando bien y oportunamente, para evitar que caigan tarde y no se pueda realizar el fondeo de precisión.
- e) El Terminal Marítimo de Tumaco 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.
- f) El Terminal Marítimo Tumaco 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.
- g) El Buque Tanque será aceptado por el Terminal para efectuar operaciones de cargue, siempre y cuando de cumplimiento con Anexo 7. Procedimiento de Vetting CTU-CTU-I-029.
- h) En operaciones de cargue o descargue de graneles líquidos de hidrocarburos, para ventas FOB, 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 recibo (manifold) del Buque Tanque. A partir de este punto la responsabilidad de la carga recae sobre el Capitán del Buque Tanque.
- i) 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.
- j) No autorizar o suspender la autorización de prestación de servicios a usuarios y agentes marítimos que incumplan las normas de este Reglamento o que no se encuentren a paz y salvo, 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.

k) 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, que violen o incumplan normas reglamentarias.

l) 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.

m) Exigir a los agentes marítimos, operadores portuarios, capitanes de Buque Tanques y usuarios en general, el cumplimiento del presente reglamento.

4.5.9. PROCEDIMIENTO PARA FIN DE OPERACIÓN.

- 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 Máster, de acuerdo con los tiempos de anticipación pactados en el Key Meeting, a su vez éste la transmite al Control de Carga del Terminal. Cuando el Supervisor del Control de Cargue del Terminal sea quien deba dar la parada del cargue o descargue (Shore Stop), éste debe dar aviso al Cargo Loading Máster, quien a su vez la transmite al Control de Cargue del buque tanque.
- b) En la Reunión de Acuerdos (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 trasiego, 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, avisando a los 60, 30, 10 y 05 minutos, para finalizar la operación.

4.5.10. PARADAS EN CASO DE EMERGENCIA.

Acuerdo lo descrito en el Procedimiento TLH-I-085 Instructivo operacional Parada, desconexión y desamarre de emergencia, en este evento durante las operaciones de cargue o descargue, la orden será dada por el primer oficial o por el Cargo Loading Máster, se emitirá por lo menos tres veces consecutivas por Canal VHF 09, 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 el Key Meeting realizado al arribo del Buque Tanque, entre el Primer Oficial y el Cargo Loading Master.

4.5.11. MANEJO DE AGUAS DE LASTRE Y SLOPS (BALLAST AND SLOPS HANDLING):

- a) Solo se permite descarga al Mar de Lastre Segregado que haya sido intercambiado en Mar abierto de acuerdo con parámetros de la Resolución OMI A.868 (20) y de la Resolución DIMAR 477 de 2012. *(It is only allowed to discharge segregated ballast at the sea when this has been exchanged at open sea in accordance with the IMO A.868 (20) Resolution and DIMAR Resolution 477/2012).*
- b) El Terminal no acepta buques de Lastre Limpio (Clean Ballast). *(The Terminal does not accept clean ballast tankers).*
- c) El control sobre esta actividad lo ejerce la Autoridad Marítima Colombiana, a través de los Inspectores para la prevención de la contaminación marítima. *(Control over this activity by the Colombian Maritime Authority, through the Inspectors for the prevention of maritime pollution).*
- 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; el agente marítimo coordinara con la Autoridad Portuaria la asignación del inspector de contaminación.(According to MARPOL, Terminal allows to discharge slops, sludges only with certified companies, and prior to coordination with maritime agency. The agent will coordinate the assignment of the pollution officer during operation).

4.5.12. REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES (RIPA 1972).

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

4.5.13. USO EXCLUSIVO DE LA SIRENA.

Las sirenas de vapor o de aire 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 con las reglas de camino.

4.5.14. ALISTAMIENTO POR 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 meteomarinadas 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 >= 30 kn Parar bombeo (desde tierra/desde buque)
Intensidad >= 35 kn Desconexión de mangueras
Intensidad >= 40 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 con las circunstancias.

4.5.15. ATAJARATAS.

Por ser un Terminal Offshore, el uso de atajarratas no es necesario.

4.5.16. DEFENSAS.

El Terminal Marítimo de Pozos Colorados, cuenta en la Monoboya con una defensa de falda en la sección del fondo del casco, y que sobresale 1 metro, con un verduguillo en tubería de 8". La operación siempre cuenta con la asistencia de un Remolcador que está continuamente halando en popa del buquetanque para evitar contacto de este con la Monoboya en los cambios de corrientes y/o vientos.



Figura. Fender submarino de la estructura de la Monoboya

4.5.17. ESCALAS.

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

Escalas Reales: utilizadas para el acceso del personal a bordo tanto en fondeo como en atraque, está prohibido su arriado.

Portalón o Escala Portátil: Normalmente de tipo móvil, se utilizan cuando el buque está atracado para el acceso del personal a bordo.

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.

4.5.18. GAS INERTE Y LAVADO CON CRUDO (INERT GAS AND CRUDE OIL WASHING)

El sistema de gas inerte debe estar totalmente operativo. No está permitida la utilización del lavado con crudo en la operación. *(The inert gas system must be operative. It is not allowed carried out crude oil washing during the cargo loading operations).*

4.5.19. CONTAMINACIÓN (OIL POLLUTION)

- a) El Buque Tanque deberá tener aprobado, certificado y vigente el Plan de Emergencias por Derrame de Hidrocarburos y sus derivados (SOPEP). *(The Tanker must have an approved, certified and valid [Shipboard Oil Marine Pollution Emergency Plan](#)).*
- b) El Terminal Marítimo de Pozos Colorados, cuenta con el Plan de Contingencia actualizado para cualquier emergencia por derrame de hidrocarburos y sus derivados, de presentarse algún evento se debe proceder acorde a las líneas de acción, guías de respuesta y procedimientos operativos normalizados. *(The Maritime Terminal of Pozos Colorados have an updated Contingency Plan for any emergency due to spills of hydrocarbons and their derivatives, if any event is presented, proceed according to the lines of action and response guides that are part of this plan).*

4.5.19.1. EQUIPOS DISPONIBLES PARA EL CONTROL DE DERRAMES (OIL SPILL EQUIPMENT)

Equipos para control de Derrames Costa Afuera	Características
Remolcador Azimutal	CUENTA CON 500 MTS DE BARRERA RO-BOOM INFLABLE CON FALDA RÍGIDA DE 18" (TUG BOAT FITTED WITH INFLATABLE BOOM X 500MTS LONGX 18" RIGID SKIRT)
Remolcador de mantenimiento	CUENTA CON 500 MTS DE BARRERA RO-BOOM INFLABLE CON FALDA RÍGIDA DE 18" (TUG BOAT FITTED WITH INFLATABLE BOOM X 500MTS LONGX 18" RIGID SKIRT); SMIMMER ELASTEC CON SU FUENTE DE PODER X 250 MTS DE BARRERA RO FENCE
03 Motobombas Spate	MOTOBOMBA SELLWOOD SPATE 75 AUTOCEBANTE DE

RESOLUCIÓN No. 20213030001825 “ 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 DE POZOS COLORADOS, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 005 del 16 de junio de 2010. ”

	DIAFRAGMA DE SUCCION Y DESCARGA DE 3 " MOTOR DIESEL YANMAR
02 Desnatador Magnum 100	SKIMMER DE RECOLECCION DE HIDROCARBUROS LIVIANOS Y MEDIOS MAGNUM 100 CON BOMBA SUMERGIBLE HIDRAULICA
01 Desnatador de cepillo	SKIMMER OLEOFILICO DE CEPILLO CERDAS PARA CRUDOS MEDIANOS Y LIVIANOS DVD
02 Desnatador Magnum 200	CABEZA DE SKIMMER DE VERTEDERO AUTOAJUSTABLECON ACOPLE DE 3"
01 Fastank	TANQUE DE ALMACENAMIENTO CAMFLEX FCB 50CM
05 Fastank	TANQUE DE ALMACENAMIENTO CAMFLEX SEA SLUG FCB 25CM
04 Fastank	TANQUE DE ALMACENAMIENTO CAMFLEX SEA SLUG FCB 3000CFT
01 Motobomba Barnes	BARNES CENTRIFUGA 3" DIESEL
15 Tramos Barreras	BARRERAS CON FLOTADORES SOLIDOS PARA ESTUARIOS (AGUAS CALMADAS) BARRERAS FIJAS X 12 METROS

4.5.20. NORMAS DE OPERACIÓN.

En consideración a la manipulación de la carga de hidrocarburos y sus derivados, las operaciones incluyendo las maniobras de amarre, conexión, deslastre o lastre, cargue, descargue, desconexión y desamarre, y las de emergencia, se realizarán en concordancia con las siguientes normas:

- a) Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Marítimo de Pozos Colorados.
- b) Guía Internacional de Seguridad de Buques Tanques y Terminales Petroleros (ISGOTT) - última edición.
- c) Normatividad aplicable 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) International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code).
- g) CLC 92 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (1992 Protocol).
- h) FC 92 Fund Convention 1992.
- i) ISM International Safety Management Code.
- j) Decreto Ley N° 321 de 1999, Plan Nacional de Contingencia contra derrame de hidrocarburos, derivados y sustancias nocivas, en aguas marinas fluviales y lacustres.
- k) Resolución 0850 de fecha abril 6 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.
- n) ECP-VSM-M-001-17 Manuel de Medición de Hidrocarburos y Biocombustibles Capitulo 17 API – Medición Marina y Fluvial V.01
- o) ECOPETROL General Conditions for FOB Sales of Crude Oil and Refined Products 2002 -01 Edition BOGOTA D.C.
- p) Plan de Manejo Ambiental establecido por el entonces Ministerio de Medio Ambiente mediante la Resolución No. 979 de 1995 y demás actos administrativos de modificación del instrumento de control y seguimiento Ambiental.
- q) Plan de Gestión del Riesgo de Desastres (PGRD) para la infraestructura, ajustado al Decreto 2157 de 2017.

4.5.21. SEGURIDAD PORTUARIA.

El Terminal Marítimo de Pozos Colorados cuenta con una estructura de seguridad portuaria soportada en:

- a) Procedimientos de inspección de seguridad al arribo de los buques tanques, remolcadores, artefactos navales y operadores portuarios.
- b) Cumplimiento de procedimientos de HSE de ECOPETROL S.A.
- c) Planes de Emergencia.
- d) Aplicación del Código P.B.I.P.
- e) Manuales, Procedimientos, Instructivos y Guías de Operaciones Marítimas.

RESOLUCIÓN No. 20213030001825 “ 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 DE POZOS COLORADOS, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 005 del 16 de junio de 2010. ”

El Terminal Marítimo, cuenta con un bote de seguridad de manera permanente en el área, para controlar que cualquier otra embarcación se aproxime al buque tanque, sin autorización, durante operaciones de carga y/o descarga.

SECURITY BOAT: Maritime Terminal has one security boat permanently in the area, to control than any other boat approaching the tanker without authorization during loading or unloading operations.



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

No vessel, except those authorized by ECOPETROL S.A. under operation, cannot approach and / or next to side the tanker operations.

El Terminal cuenta con un dispositivo de seguridad conformado por 13 guardas de una empresa de seguridad privada, 5 Auxiliares del Puesto de Policía, y personal de Guardacostas a requerimiento. Contamos con rondas diarias por personal de Guardacostas en lanchas patrulleras y la inspección submarina después de cada Operación de Buquetanque por parte de buzos de la Armada Nacional.

4.5.22. CONDICIONES DE ILUMINACION.

En la Monoboya del Terminal Marítimo Pozos Colorados, se encuentran instaladas 4 lámparas dobles a prueba de explosiones, suficientes para la iluminación del perímetro de la Instalación. Estas se alimentan de un circuito fotovoltaico de 04 paneles solares que abastecen todo el consumo eléctrico de la Monoboya.

4.5.23. CONDICIONES DE LIMPIEZA GENERAL DEL TERMINAL.

Las labores de aseo contratadas con terceros; el orden y aseo es una constante permanente en nuestro Terminal, es así que antes de terminar labores de mantenimiento y después de terminar operaciones se dejan las áreas limpias y en orden.

4.6. SERVICIOS A LAS NAVES.

- a) Asistencia a las maniobras de atraque y zarpe con Remolcadores y pilotos prácticos.
- b) Los buquetanques que atraquen en nuestro Terminal, mantendrán permanentemente la señalización establecida en el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes.
- c) Amarre / desamarre: Para la prestación de este servicio, Ecopetrol S.A. tiene suscrito un contrato con una empresa reconocida y debidamente autorizada por DIMAR, que suministra el personal de amarradores durante las 24 horas del día.
- d) Conexión y Desconexión de la manguera de carga al Manifold del buque tanque.
- e) Uso de Muelle.
- f) Atención de emergencias por derrame de hidrocarburos y sus derivados, incendio y contaminación marina.
- g) De acuerdo al Convenio MARPOL, se podrán recibir residuos sólidos, 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; el agente marítimo coordinara con la Autoridad Portuaria la asignación del inspector de contaminación.(According to MARPOL, Terminal allows to discharge slops, sludges only with certified companies, and prior to coordination with maritime agency. The agent will coordinate the assignment of the pollution officer during operation).

Los arreglos pertinentes para obtener los siguientes servicios y/o suministros, entre otros, deberán hacerse a través del Agente Marítimo. El Terminal Marítimo de Pozos Colorados de ECOPETROL no proporciona estos servicios:

- a) Combustibles (Abastecimiento por terceros en Área de Fondeo).
- b) Energía eléctrica.
- c) Reparaciones (Por terceros, se efectuará en el Área de Fondeo).
- d) Servicios médicos. (En centros médicos, hospitales y clínicas de la ciudad).
- e) Comunicaciones.
- f) Fumigaciones.
- g) Víveres u otras provisiones y elementos (Abastecimiento por terceros en Área de Fondeo).
- h) Agua potable. (Abastecimiento por terceros en Área de Fondeo).
- i) Transporte de personal en lancha.
- j) Embarque y desembarque de tripulación.
- k) Cambio de moneda.

4.6.1. CARACTERISTICAS DEL BUQUE TIPO O DE DISEÑO.

En los terminales marítimos atracan Buque Tanques, que están diseñados para albergar crudo, líquidos, productos químicos y gases licuados, tipo Handymax. A continuación, relacionamos las características de los buquetanques con que desarrollamos las operaciones de cargue y descargue de hidrocarburos.

CARACTERISTICAS BUQUETANQUES	
Peso Muerto Máximo del buque tanque (Max deadweight)	70.000 MT
Eslora Mínima del buque tanque (MLOA)	170 m
Eslora Máxima del buque tanque (LOA)	250 m
Manga Maxima (Max Breadth)	34 m
Calado Máximo (Max draft)	14 mts.

4.6.2. SERVICIOS DE PILOTOS PRÁCTICOS (PILOTS):

- a) El practicaaje es obligatorio (Ley 658 – 2001 Ley de Pilotos Prácticos). Pilotage is compulsory.
- b) El servicio de practicaaje en el Terminal de Pozos Colorados debe ser prestado por Pilotos Prácticos de Primera Categoría con experiencia en amarre en Monoboyas, colombianos con licencia vigente, autorizados por “DIMAR”. Es de anotar que, si el Buquetanque supera las 50.000 MT, el servicio será prestado por un Piloto Práctico Maestro con experiencia en amarre en Monoboyas, colombianos con licencia vigente, autorizados por “DIMAR” (Pilotage service in Terminals, Must to be Colombian first class Pilots provided by DIMAR; if vessel reaches 50.000 MT, a Colombian Máster Class Pilot will lead the operation).
- c) Es responsabilidad del Agente Marítimo coordinar el servicio del Piloto y la presencia oportuna fijada para el inicio de las maniobras. (It is the ship’s Agent responsibility to coordinate the Pilot service and the timely service at the beginning of the maneuvers).
- d) De acuerdo con los procedimientos del Terminal Marítimo de Pozos Colorados, el Piloto asesorará las maniobras de amarre y desamarre desde el puente del Buque en la

aproximación, y desde la proa en el amarre; esto le permitirá hacer un mejor análisis de la velocidad y distancia requerida para aproximarse a la monoboya, así como la deriva producida por efectos del viento y corrientes prevalecientes en el área. El piloto deberá entregar instrucciones precisas con respecto a las maniobras de amarre, desamarre y a los ajustes de posición del buque tanque con respecto a la posición segura. *(According to the procedures of the Maritime Terminal, Pilot lead mooring and cast off maneuvers, from the bridge of the ship in approach, and from the bow for mooring; this will allow a better analysis of the speed and distance to approach to the buoy and drift produced by effects of wind and prevailing currents in the area. The pilot must give precise instructions regarding the maneuvers clamping devices and settings tanker position with respect to the safe position.).*

- e) El Piloto Práctico Maestro designado abordará el buque tanque en el área de fondeo. *The Master Pilot will embark the tanker in the anchorage area.*
- f) El Capitán es responsable en todo momento por la seguridad del buque tanque y su tripulación, tanto en el área de fondeo, en maniobra de atraque o zarpe y durante su estadía en el Terminal. *Captain is responsible at all times for the safety of tanker and his crew, both in the area of anchoring, docking or maneuvering departure and during their stay in the terminal.*
- g) Los Capitanes de los buques tanques deberán proporcionar a los Pilotos Prácticos facilidades para embarcar y ejercer sus labores, de acuerdo con las regulaciones existentes. *Captain of tanker shall provide facilities for Pilots embark and exercise their duties in accordance with existing regulations.*
- h) En caso de que un buque tanque tenga que regresar al Área de Fondeo, la maniobra será realizada por el Piloto Práctico. *If a tanker has to return to anchorage area, the maneuver will be conducted by the Pilot.*
- i) Para 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 Máster, 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. *To embark and disembark the tanker, the Pilot must abide by all safety rules ECOPETROL S.A. and especially use of personal protection elements and life jacket. Any violation of Pilot to provide herein would make him liable to a warning; in case of repetition, the Cargo Loading Master may order the suspension of service by that Pilot and be replaced by another. In no event shall be liable to Terminal failure to observe safety measures.*
- j) 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. *Supervision regarding the performance of pilotage service, is performed by the SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS, based on reports submitted by the SOCIEDADES PORTUARIAS or Terminals. In case of failure or wrongdoing by staff pilots, these should promptly inform the Port Authority to forward the respective investigation.*
- k) 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. *Liability for damage to ships, marine terminal facilities or to third parties due to Pilot failure, shall be defined according to the rules of the Colombian Commercial Code and other related provisions.*

4.6.3. SERVICIO DE REMOLCADOR (TUG SERVICES).

- a) Está regulado por la autoridad marítima colombiana y es obligatorio el uso de un remolcador con un mínimo de 65 Toneladas de Bollard Pull, para maniobras de aproximación, atraque, desatraque y zarpe, para el Terminal marítimo de Pozos Colorados. *(It is regulated by the Colombian maritime authority and is mandatory to use one tugboat with a minimum of 65 Tons. Bollard Pull to approach maneuvers, docking, undocking and departure for Pozos Colorados maritime terminal).*
- b) Para la prestación de este servicio, Ecopetrol S.A. tiene suscrito un contrato con una empresa reconocida y debidamente autorizada por DIMAR. Para el atraque son requeridos mediante un mensaje al correo electrónico del Jefe de Operaciones de la empresa y los Capitanes de los Remolcadores informan su presencia por radio VHF Marino al Cargo Loading Máster y al Piloto Práctico. El Remolcador permanecerá durante toda la Operación en el área,

- halando el buque con dos (02) líneas provistas por el mismo, con el fin de separar el Buquetanque de la Monoboya en todo momento. *(For the provision of this service, Ecopetrol S.A. has a contract with a company recognized and duly authorized by DIMAR. For the mooring of the applicants by means of an email to the Chief of Operations of the company and the Captains of the Tugs report their presence by VHF Marine Radio to Loading Master and Pilot. Tug boat will stay all time during Operations, pulling with two lines provided by Tanker).*
- c) 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 del Terminal, a la carga o a terceros. *(The Captain of the tanker, the Captain of the tugboat, and its Shipowners, shall be responsible, when determined by the competent authority, for damages caused to Terminal facilities, cargo or third parties).*
 - d) La coordinación del uso del remolcador durante la maniobra será efectuada entre el Piloto Práctico y el Capitán del buque tanque. *Coordinating the use of the tugboat during the maneuver will be carried out between the Pilot and Captain of the tanker.*

Remolcadores	Características
Numero de remolcadores para asistencia según el certificado "Permiso de Operaciones" emitido por DIMAR	01
Remolcador Azimutal	Azimutal, Potencia: 5144 HP; BP: 65 Tons.

4.6.4. AMARRE Y DESAMARRE DE BUQUES

Para las maniobras de atraque y zarpe de buques tanques en los Terminales Marítimos asiste un remolcador de 65 toneladas de bollard pull pertenecientes a una empresa local con quienes se suscribe un contrato para tal fin. *For docking maneuvers and sail attend one tug 65 tons of bollard pull belonging to a local company with whom a contract is signed for this purpose.*



4.6.4.1. TIPO DE AMARRE

RESOLUCIÓN No. 20213030001825 “ 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 DE POZOS COLORADOS, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 005 del 16 de junio de 2010. ”

Los buquetanques se amarrarán por la proa, usando el Chain Bow Stopper para tal fin, que hace firme la cadena de roce y hace All Fast el Buquetanque.



4.7. 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 CAPITULO 17 – MEDICIÓN MARINA Y FLUVIAL V.01).

4.7.1. 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 a trasegar pasa la brida de conexión del brazo de cargue hacia el piano de válvulas del manifold del buque tanque, la responsabilidad de la carga recae sobre el Capitán de la nave.

En descargue: A partir de que el producto a trasegar pasa la brida de conexión del acople del manifold con el brazo de cargue del Terminal, la responsabilidad de la carga recae sobre la instalación receptora de hidrocarburos y sus derivados.

4.7.2. RESPONSABILIDAD POR ACCIDENTE, DAÑOS, AVERÍAS A LA CARGA Y A LAS INSTALACIONES DEL TERMINAL MARITIMO POZOS COLORADOS.

Los armadores, Capitanes de naves, contratistas, operadores, transportadores terrestres o sus representantes, agentes marítimos y demás personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades dentro del Terminal Marítimo de Pozos Colorados, serán responsables, cuando así lo determine la autoridad competente, de los accidentes, de 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, el embalaje o la estiba de la misma, la escasa visibilidad y obstáculos que impidan su correcto manejo o manipulación.

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 el buque tanque está contaminada, el buque será rechazado 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 a la Coordinación de Operaciones y Mantenimiento Costa Afuera del Terminal Marítimo de Pozos Colorados.

Teniendo en cuenta lo anterior, por parte del terminal se tomaran todas las medidas operativas y de mantenimiento para la ejecución de operaciones eficientes y seguras, bajo los mejores estándares de la industria, sin embargo será el responsable ante la Autoridad Ambiental de los perjuicios ambientales que llegasen a presentarse, en caso de suceder algún evento operacional que sea susceptible de producir algún efecto negativo o daño ambiental de acuerdo con el Decreto 321 de

1999. En caso de que se trate de un hecho originado por un tercero, será éste el responsable del evento y sus consecuencias ante la autoridad ambiental.

CAPITULO 5 PROTOCOLOS PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

5.1. DESCRIPCIÓN DE MANIOBRAS DE APROXIMACIÓN, ATRAQUE Y ZARPE EN EL TERMINAL MARÍTIMO DE POZOS COLORADOS. (Mooring and unmooring AT POZOS COLORADOS MARITIME TERMINAL:

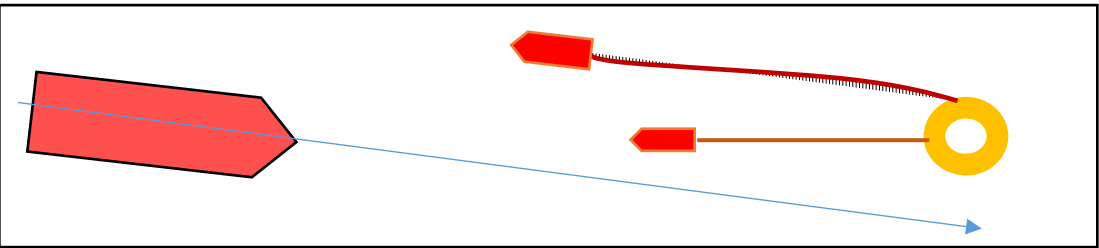
Para la maniobra de aproximación, atraque y zarpe se debe cumplir con lo establecido en el instructivo TLH-I-464 Instructivo operacional maniobra de aproximación, amarre y desamarre de buquetanques a la monoboya que establece el procedimiento y contiene la información de referencia.

5.1.1. DESCRIPCIÓN DE LA APROXIMACIÓN, ATRAQUE Y ZARPE

1. Tránsito del área de fondeo al terminal marítimo.

Prudencia en la maniobra; conscientes que no hay manual de instrucciones para le ejecución segura de una maniobra con Buquetanque, como ya fue expuesto, prima el buen juicio y una gran cautela cuando se toman decisiones. La correcta valoración de las siguientes variables, contribuyen a la minimización de riesgos en esta fase de la maniobra:

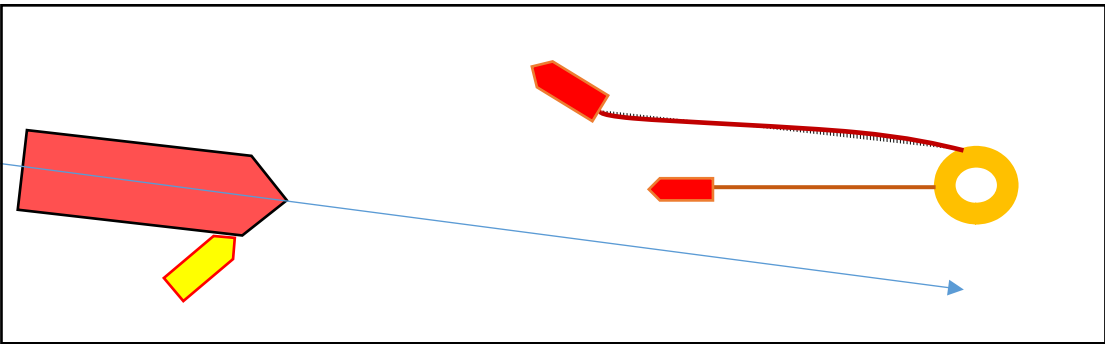
- Fuerzas bajo control indirecto: inercia y momentum.
- Fuerzas no reflejadas y no controlables: viento, corriente, mar de fondo.
- Fuerzas bajo control directo: máquinas, timón, hélices, amarras, remolcador.



El piloto práctico guía al buque tanque al área de la monoboya, enfilando en sentido contrario de la dirección del tren de mangueras flotantes, y la lancha de apoyo lleva el cabo pick up rope, que está ligado a la línea de amarre (Hawser) a la proa babor del buque tanque.

2. Amarre de remolcador al Buquetanque.

A criterio del maniobrista, normalmente a cuatro cables de distancia de la monoboya, se debe instalar el remolcador que asiste en apoyo de maniobra; inicia apertura del tren de mangueras.

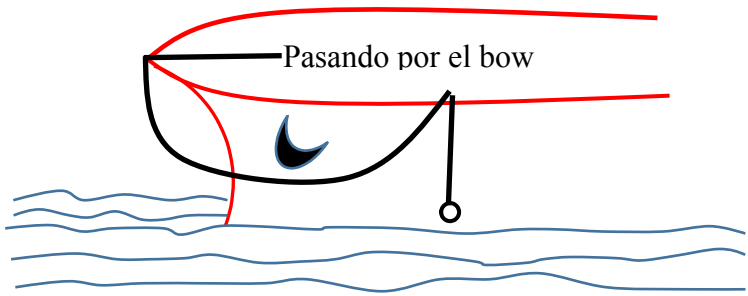


3. El piloto práctico se traslada del puente de mando del buque, al sector proa.

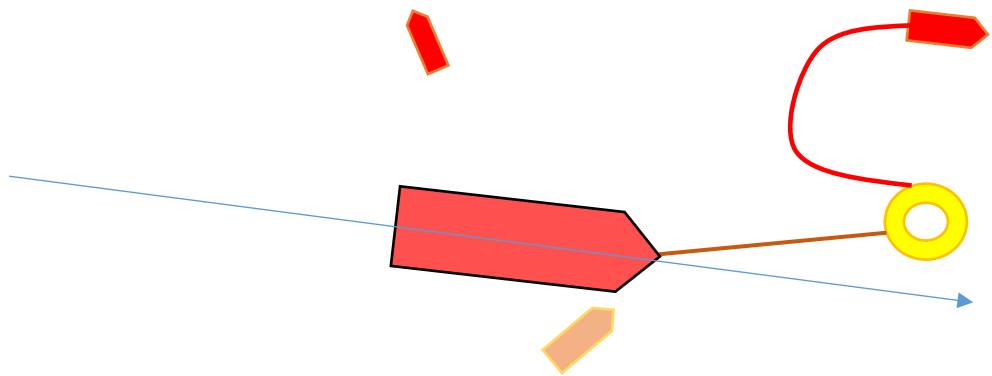
A criterio del maniobrista, normalmente a tres cables de distancia de la monoboya, el piloto práctico se traslada del puente de gobierno a la proa del Buquetanque; se recomienda que la velocidad del buque sea mínima (que permita gobierno) o detenido durante este movimiento; previo a ausentarse del puente de mando, deberá realizar prueba de comunicaciones (VHF CH 09) y, en tránsito a proa, mantener contacto con el Capitán del buquetanque para actualización de evolución de las variables.

4. Preparación y entrega del pick up rope al buque tanque.

El buquetanque, bajo instrucción del piloto práctico, prepara e instala a un (01) metro sobre la línea de agua, por proa babor, un cabo mensajero de 60 m x 1" con un grillete (1,5" - 2") en la punta.



Entrega del pick up rope al buquetanque; inicia cobrado de la línea; el buque deberá estar totalmente parado a treinta (30) metros de distancia de la monoboya y mantener posición hasta que la cadena de roce sea asegurada en el bow stopper.



5. Hacer firme la cadena de roce al Bow Stopper de Buque tanque.



Una vez se evalúe estabilizado el sistema (Buque sin viada; no hay riesgo que el buquetanque impacte la monoboya), se libera el remolcador que asiste la maniobra y se procede a popa del buquetanque.

6. Instalación del remolcador de apoyo en la popa del Buquetanque (All Fast).
Se debe emplear dos líneas de buquetanque, en buen estado, longitud entre 140 y 160 metros, carga de trabajo 45 toneladas como mínimo; procurar que las líneas tengan la misma tensión como se observa en la siguiente ilustración:



- Una vez quede amarrado el remolcador de maniobra en la popa, se debe tener en cuenta por seguridad el radio de borneo del conjunto (boya, cabo hawser, Buquetanque, cabo remolcador, remolcador y distancia de seguridad) que será de 450 metros.

5.2. **REGULACIONES Y GUÍAS DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARITIMA Y PORTUARIA (REGULATIONS AND GUIDELINES FOR SAFETY AND MARITIME AND PORT PROTECTION).**

Las operaciones de cargue y/o descargue de hidrocarburos se realizan en concordancia con las siguientes Normas. *The loading and discharging operations are made in accordance with the following rules):*

- 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 Trasiego de Buque Tanque a Buque Tanque (STS). (*Ship To Ship Transfers*).
- e) Normas para manifold de Buque Tanques y Equipos Asociados OCIMF. (*Manifold Regulations for Tankers and Associate Equipments*).
- f) Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar (MARPOL 73, 78 y sus protocolos y modificaciones). (*International Convention for the Prevention from Ships. MARPOL 73, 78 and its conventions and changes*).
- g) Seguro de Contaminación por Petróleo Hidrocarburos y sus derivados (P&I – Protection and Indemnity).

RESOLUCIÓN No. 20213030001825 “ 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 DE POZOS COLORADOS, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 005 del 16 de junio de 2010. ”

- h) 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 y la Instalación Portuaria PBIP (ISPS).
- j) Código Internacional para la Gestión de la Seguridad, ISM Code.
- k) Plan de gestión del riesgo de desastres GA-PL-001 V.2.
- l) Plan de Emergencias del Terminal Marítimo de Pozos Colorados.

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 (IMDG), las obligaciones establecidas en la “Lista de verificación de Seguridad” y verificar que todas las precauciones, incluyendo la de servicio contra incendio, sean tomadas a bordo de la nave mientras permanezca en el puerto y durante la operación de cargue o descargue de los productos peligrosos.

El Capitán se asegurará de que durante las operaciones existan buenas comunicaciones por radio con el Cargo Loading Máster, además diligenciarán las listas de verificación de Seguridad respectivas.

En caso de materializarse una emergencia ambas partes de deberán poner en marcha sus planes de emergencia, siendo el Cargo loading máster en conjunto del Coordinador del Terminal, los encargados de ejecutar las acciones establecidas en el Plan de contingencias y Plan de Gestión de riesgo de desastres del terminal, para la administración de una emergencia.

Por otra parte, el puesto de mando establecido para la administración de la emergencia tendrá en cuenta las obligaciones y guías definidas en el instrumento de control y seguimiento ambiental del Terminal Pozos Colorados que corresponde al Plan de Manejo Ambiental establecido mediante Res. 979 de 1995 y sus respectivas modificaciones.

5.2.1. GUIAS PARA PROCEDIMIENTO DE TRANSFERENCIA

Además del cumplimiento de los estándares internacionales de la industria, el terminal ha desarrollado una serie de procedimientos con el fin de normalizar y estandarizar la operación de transferencia de hidrocarburos, abarcando desde la operación y maniobra con los buques que arriban al terminal, el aseguramiento de la calidad y cantidad de carga que se recibe o entrega y control de la operación entre otros.

Teniendo en cuenta lo anterior se tienen como referencia los siguientes procedimientos entre otros y sus respectivas actualizaciones:

- TH-I-149 RECIBO DE PRODUCTOS DE BUQUE TANQUES TERMINAL POZOS COLORADOS V3.
- TLH-I-433 INSTRUCTIVO CARGUE Y DESCARGUE DE PRODUCTOS V2.
- TLH-I-464 INSTRUCTIVO OPERACIONAL APROXIMACION AMARRE Y DESAMARRE BUQUE TANQUE V2

Estos instructivos están disponible para su consulta, verificación y validación en la plataforma P8 de intranet y cumplen con su ciclo de disciplina operativa y documental.

5.3. PLANES DE EMERGENCIA

De acuerdo con nuestra Política de Calidad y en cumplimiento de la Política Corporativa Ambiental de ECOPETROL S.A. y de su Misión empresarial, así como de las normas ambientales del país, el Terminal Marítimo de Pozos Colorados cuentan con Planes de Emergencia (PDE) para derrames de hidrocarburos.

El Plan de Emergencia de cada Terminal está compuesto por tres (3) documentos a saber:

5.3.1. PLAN ESTRATÉGICO.

Describe la filosofía y el alcance del Plan, su cobertura geográfica, riesgo estimado, clasificado y valorado, organización, asignación de responsabilidades, mecanismos de coordinación con autoridades y comunidades, y procedimientos de manejo de información. Establece claramente los niveles de respuesta.

5.3.2. PLAN OPERATIVO.

Determina los pasos y procedimientos que facilitan la movilización rápida de los recursos y la puesta en marcha de actividades de control. Además, establece todas las medidas y labores de mitigación y evaluación de la emergencia, de presentarse algún evento se debe proceder acorde a las líneas de acción y guías de respuesta que hacen parte de este plan.

5.3.3. PLAN INFORMÁTICO.

Contiene la llamada Base de Datos, es decir, mapas, diagramas de planta, listas de inventario, guías telefónicas, y en general toda la información útil para afrontar la emergencia y comportamiento del accidente, a fin de programar las actividades de respuesta según la estrategia convenida. Se complementa con el anexo cartográfico.

Los PDE de los Terminales Marítimos, se enmarcan en el instrumento nacional denominado “Plan Nacional de Contingencia”, logrando su compatibilidad con otros planes locales y regionales de contingencia, con la finalidad de aprovechar de la manera más eficiente los recursos de información, equipos, personal y estrategias para la atención oportuna y eficaz de emergencias.

5.4. MANEJO DE INCENDIOS A BORDO Y EN TIERRA.

En caso de incendio en las instalaciones del Terminal o a bordo de un buque tanque que se encuentre en trasiego de hidrocarburos o sus derivados, el Cargo Loading Máster suspenderá las operaciones y activará el Plan de Contingencia, informará al Coordinador del Terminal y avisará 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 rápido 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 el Terminal en tierra, se cuenta con el personal debidamente entrenado y con los equipos requeridos para su extinción.

5.4.1. INCENDIO EN EL BUQUE TANQUE

5.4.1.1. ACCIONES A BORDO DEL BUQUE TANQUE:

1. Activar la señal de alarma de contra incendios de abordó.
2. Parar y Suspender inmediatamente la operación de trasiego y de deslastre, parar las bombas, cerrar todas las válvulas de alta presión, y drenar líneas, primer oficial a control de la carga y maniobras de abandono
3. Activar procedimientos y protocolos de emergencia por conato de incendios a bordo, brigadas de emergencia en posición.
4. Maquina lista.
5. Comunicaciones de cubierta, y de control de operaciones 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. Amarre del buque tanque por el remolcador, abandono del muelle si la situación es máxima de incendio.
14. Cerrar espacios estancos, estado de puertas estancas y portillos y meter aire a la cámara de bombas.

- 15. Activar el sistema de contra incendio.
- 16. Arrancar bombas de contra incendios.
- 17. Uso y disposición de extintores.
- 18. Uso y disposición de líneas de ataque y actuación de brigadas de a bordo para emergencias de contra incendios y en su caso espuma.
- 19. Activar el Plan de Emergencia del Buque Tanque y del Terminal.
- 20. Llamar a puestos de maniobra a la tripulación para desconexión, abandono.

5.4.1.2. **ACCIONES DE CONTROL DE OPERACIONES POR INSTALACIÓN DE TIERRA (TERMINAL):**

- 1. Dar la alarma
- 2. Parar la operación de bombeo y trasiego de hidrocarburos y sus derivados, notificando al Cargo Loading Máster.
- 3. Activar Plan de Emergencia
- 4. Informar la emergencia al Capitán del buque tanque atracado en el terminal avisando suspensión por emergencia de operaciones de cargue/descargue de hidrocarburos y sus derivados.
- 5. Activar procedimientos y protocolos de emergencia por conato de incendios en la terminal.
- 6. Activación de las brigadas de emergencia en posición en el área de la terminal
- 7. Ordenar cerrar válvulas de tierra
- 8. Ordena desconectar los brazos de cargue y colocar la brida en situación estanca.
- 9. Ordena al buque tanque tener maquina lista para abandono del área del muelle.
- 10. Mantener comunicación directa con el Loading máster 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) y toma de cables o cabos de emergencia de abordó
- 13. Ordena el apoyo del remolcador al buque tanque con cañones de ataque de su sistema de contra incendios.
- 14. Informar a todas las embarcaciones que se encuentren en el área.
- 15. Informar a la Capitanía de Puerto y a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

5.4.2. **INCENDIO EN TIERRA**

5.4.2.1. **ACCIONES EN EL CONTROL DE LAS INSTALACIONES DE TIERRA**

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

5.4.2.2. **ACCIONES EN EL BUQUE TANQUE**

- 1. Cerrar válvulas y tanques
- 2. Desconectar, maquina lista, abandonar el área y dirigirse a zona de fondeo.
- 3. Recibir instrucciones adicionales del Control de las Instalaciones de Tierra.

Nota 1: El Cargo Loading Máster 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 recibir la notificación del terminal del aviso de emergencia y disponer condiciones de seguridad operacional para el buque tanque, haciéndose responsable del cierre del manifold, ordenar desconectar y cerrar estancamente el brazo o manguera hasta poner el buque en condición de zarpe

teniendo en cuenta el desamarre directo y dar máquina para alejarse del radio de impacto del terminal ante siniestro.

5.5. ROTURA DE CABOS O CABLES DE AMARRE

En caso de que se rompa el cabo hawser de amarre de un buquetanque, se tomarán las siguientes acciones:

- a) Dar la alarma respectiva.
- b) Parar la transferencia de carga y cerrar válvulas.
- c) El Cargo Loading Máster ordenará desconexión inmediata en coordinación con el Piloto Práctico, con ayuda del remolcador, mantendrán el Buquetanque con tensión mínima sobre el tren de mangueras flotantes, mientras se hace la desconexión de emergencia.
- d) Una vez desconectadas las mangueras, el Buquetanque esperará en fondeo hasta el cambio del cabo.

5.6. FUGAS Y/O DERRAMES

Toda fuga o derrame de hidrocarburos y sus derivados y/o residuos oleosos deberá notificarse inmediatamente al Cargo Loading Máster, quien informará al Control de las Instalaciones de Tierra y 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 ante evaluación de impacto del área de afectación. La limpieza de las áreas afectadas del Terminal por una fuga o derrame será llevada a cabo por el Terminal Marítimo, de conformidad con las reglas que se indican a continuación:

5.6.1. RESPONSABILIDAD DE 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 sus derivados y/o residuos oleosos, y aguas sucias, que se presenten dentro del área marítima del Terminales Marítimo de Pozos Colorados, 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 sus derivados y/o residuos oleosos y las aguas sucias que provengan del Buque Tanque o de su operación de trasiego.

El Terminal asumirá los costos de la limpieza por fuga o derrame, cuando se determine su responsabilidad por la autoridad competente de la República de Colombia.

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.

5.6.2. PAGO O INDEMNIZACIÓN POR FUGAS O DERRAMES

Al efecto, con el fin de garantizar la oportuna cancelación de los costos y expensas ocasionados por una fuga o derrame de hidrocarburo y sus derivados, 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.

5.7. 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 la monoboya, 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 del Departamento Administrativo de Salud DADIS, 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.

En caso de que la Autoridad competente detecte enfermedades infectocontagiosas y la nave sea declarada en cuarentena, se suspenderá toda operación en el área de cargue o descargue y procederá el desatraque para que el buque tanque se traslade en forma inmediata al “área de fondeo de cuarentena” establecida 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).

5.8. PROTOCOLOS OPERACIONALES COMPLEMENTARIOS

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 del Terminal Marítimo de Pozos Colorados.

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.

5.8.3. PROTOCOLO PARA EL MANEJO DE MERCANCIAS 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.

CAPITULO 6 REGLAS TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE Y PRELACIONES.

6.1. TERMINOS DE ACEPTACION Y DOCUMENTACION.

Para que un buque tanque sea aceptado para desarrollar una operación de cargue o descargue de hidrocarburos y sus derivados, debe cumplir con los estándares OCIMF, la guía ISGOTT Última Edición-2006, MARPOL 73/78, SOLAS y las exigencias particulares de ECOPETROL S.A. para cada uno de sus Terminales:

- a) Tener el VIQ.
- b) Tener el VPQ.
- c) Radio de VHF marino en el control de carga del buque tanque.
- d) El riesgo asociado a su historial debe ser bajo (Rightship mínimo 3).
- e) Su P&I Club debe pertenecer al IGA.
- f) Su Casa Clasificadora 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 ISM Code.

- 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 (ISPS de abordó).
- k) El Cargo Loading Máster será el autorizado para verificar el cumplimiento de todos los estándares y guías establecidos en este documento.

6.1.1. CARACTERISTICAS DEL BUQUETANQUE.

- a) Eslora.
- b) Manga.
- c) Calado.
- d) SDWT.
- e) Ballast total
- f) Posición, dimensiones y accesorios del manifold.
- g) Bow stopper o puntos de amarre a bordo del buque tanque.
- h) Capacidad de la Grúa.
- i) Plano de tanques y capacidades.

6.1.2. 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 Manifold.
- g) Tanques de carga, respiros, sondas.
- h) Máximo caudal de bombeo y limitaciones por vencimiento de presión.

6.2. NOTIFICACIÓN DE ARRIBO.

Los Capitanes de los Buque Tanques suministrarán información de su arribo (ETA) a través de su 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 T.N.R. y el T.B.R, Calado, eslora y 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 de la nave.

Para el caso de importaciones se debe presentar el manifiesto de carga con el respectivo BL enviado por GIC de Ecopetrol.

El Buque Tanque debe cumplir los compromisos de nominación dentro de los tiempos acordados; dar ETA y haber 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.

6.3. NOTICIA DE ALISTAMIENTO O AVISO DE LISTO PARA CARGUE (NOR).

El buque tanque podrá extender su Noticia de Alistamiento (NOR) mediante comunicación escrita, email, fax, telex entregada o enviada al Cargo Loading Máster cuando se cumplan los siguientes requisitos:

- a) Que el Buque tanque esté fondeado en la zona señalada, la cual es establecida por la Autoridad Marítima.
- b) Que se haya otorgado la Libre Platica por la Autoridad Marítima.
- c) Que el buque tanque esté listo para operaciones de trasiego de carga.
- d) Que el buque tanque esté dentro de su Layday (ventana de trasiego de carga).

La aceptación del NOR emitido por el Buque tanque solamente se realizará una vez que el Cargo Loading Máster confirme que este se encuentra en condiciones de amarrar, conectar y cargar o

descargar hidrocarburos y sus derivados 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 Marítimos de Pozos Colorados.

6.4. PRELACIONES PARA ATRAQUE, PRÁCTICO Y MUELLE.

El orden de la atención de buquetanques está condicionado a las necesidades operacionales del Terminal Marítimo de Pozos Colorados, y del Poliducto Pozos Colorados - Galán para cumplir su plan de bombeo diario y garantizar el abastecimiento de combustibles y otros derivados de hidrocarburos al interior del país.

6.5. PROHIBICIONES EN EL BUQUETANQUE.

Mientras el buquetanque se encuentre en operación de cargue/descargue de hidrocarburos y sus derivados, no se permitirán las siguientes labores:

- a. Efectuar soldadura de cualquier naturaleza en la nave.
- b. Utilizar martillos, elementos de hierro o acero para abrir o cerrar escotillas o herramientas metálicas en otras operaciones.
- c. Ejecutar reparaciones en cualquier compartimento que contenga carga peligrosa.
- d. Ejecutar acciones que puedan causar chispas, como el empleo de gratas, cepillos metálicos, etc.
- f. Ejecutar reparaciones en las máquinas, u otros trabajos que inhabilite el buque en puerto para moverse cuando sea requerido para hacerlo.

6.5.1. PRUEBA DE LA MÁQUINA.

Por ninguna razón se podrán efectuar pruebas de la máquina cuando el Buque Tanque esté atracado sin autorización del Cargo Loading Máster, especialmente durante el tiempo de conexión, desconexión, cargue, descargue y trasiego de carga de hidrocarburos y sus derivados.

6.5.2. HUMO DE CHIMENEAS.

Está prohibido soplar la caldera hasta después del fin de la operación de cargue, descargue y/o trasiego de hidrocarburos y sus derivados a excepción de que existan atrapallamas 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.

6.5.3. BOTES SALVAVIDAS.

El Buque Tanque no podrá arriar los botes salvavidas mientras se encuentre atracado, salvo en caso de emergencia cuando el personal del Buque Tanque deba abandonarlo, o por autorización del Capitán de Puerto, sin discriminar los ejercicios de arriado de botes que internacionalmente están autorizados por el ISM sin arriar a flor de agua.

6.5.4. TRABAJOS DE REPARACIÓN.

Quedan prohibidas las reparaciones mecánicas que impliquen trabajo en caliente o en frío sobre cubierta o 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.

6.5.5. PROHIBICIÓN DE FONDEO.

Ninguna embarcación puede fondear en área distinta a la asignada por la Capitanía de Puerto de Santa Marta.

6.5.6. USO DE ANCLAS.

El uso del ancla en las zonas de maniobra de los Terminales sólo será permitido en caso extremo de emergencia.

6.6. SUSPENSIÓN DE OPERACIONES, DESATRAQUE Y RETIRO DEL BUQUETANQUE.

El Cargo Loading Máster de ECOPETROL S.A., suspenderá las operaciones, desconectará los brazos y/o mangueras de cargue y exigirá el desatraque del terminal de cualquier Buque Tanque, cuando se presenten los siguientes casos:

- a) Cuando la Autoridad Marítima disponga el desatraque por razones de seguridad u orden público.
- b) Cuando la Autoridad competente detecte enfermedades infectocontagiosas y la nave sea declarada en cuarentena, deberá ser trasladada en forma inmediata al “área de fondeo de cuarentena” establecida 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 subestándar de la tripulación, pérdida de estabilidad del buque tanque, y si a juicio del Cargo Loading Master conceptúa que entraña un riesgo para las instalaciones del Terminal, el personal, y las operaciones.
- g) Disposición de la Autoridad Marítima por razones de seguridad, orden público y violaciones al Código PBIP.
- h) 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.
- i) Condiciones atmosféricas y/o meteomarinas inseguras para la operación.
- j) Cuando en una embarcación que esté atracada, la autoridad competente, detecte enfermedades infectocontagiosas y la embarcación sea declarada en cuarentena, ésta debe dirigirse al “área de fondeo de cuarentena” establecida por la Autoridad marítima.
- k) Cuando el Terminal evidencie que en el desarrollo de las operaciones de abordaje no cumplen con la protección del medio marino, y se esté generando un alto nivel de riesgo de afectación ambiental.

La suspensión de operaciones y/o el retiro del buque tanque serán informados al Capitán de Puerto. Para la maniobra de desatraque y zarpe se debe cumplir con lo establecido en el instructivo TLH-I-464 Instructivo operacional maniobra de aproximación, amarre y desamarre de buquetanques a la monoboya, que establece el procedimiento y contiene la información de referencia.

6.7. REQUISITOS PARA EL ZARPE.

Ningún buquetanque podrá salir del puerto sin la Autorización de zarpe que expide la Capitanía de Puerto, conforme a la normatividad legal vigente.

6.8. EFICIENCIA EN LAS OPERACIONES.

6.8.1. TIEMPO EN EL TERMINAL

ECOPETROL S.A. como operador del Terminal Marítimo de Pozos Colorados, acepta buque tanques para cargar o descargar hidrocarburos y sus derivados; las operaciones se realizarán a la menor brevedad posible de acuerdo con los Lay day.

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 sobrecosto definido de acuerdo con el tipo de buque tanque.

El tiempo en el Terminal está constituido por las siguientes fases:

1. Fase de Atraque o amarre.
2. Fase de Alistamiento, conexión, trasiego de carga y desconexión.
3. Fase de Mediciones y firma de Documentos.
4. Fase de desamarre y zarpe

El tiempo asignado para el cargue se contabiliza desde el momento en que el Buque Tanque queda “All Fast” o NOR extendido más 6 horas, lo que primero ocurra, hasta la maniobra de desconexión de mangueras de cargue de hidrocarburos y sus derivados. 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 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 maestro se encuentra a bordo del buque tanque para la maniobra de atraque, empieza a contar el NOR + 6 horas, hasta la desconexión de brazos de cargue. 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 ALL FAST o NOR tendido + 6 horas, lo primero que ocurra; y finaliza con la desconexión de brazos de cargue. 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 está facultado para recibir el buque tanque cuando haya disponibilidad, en caso de atenderlo el tiempo inicia una vez que el buque tanque ha quedado 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.

6.9. CAUSALES DE EXONERACIÓN DEL TERMINAL DURANTE EL TIEMPO ASIGNADO DE OPERACIONES.

Después de recibida la Nota de Alistamiento (NOR) y aceptado el buque tanque para cargar y/o descargar, 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 inseguras, caso fortuito o fuerza mayor, eximirá a ECOPETROL S.A. y al contratista de erogaciones o compensaciones económicas por demoras en los procesos de trasiego de 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 abordaje del personal necesario establecido por ECOPETROL S.A., para atender la operación de trasiego 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.
- f) Toda pérdida de tiempo imputable al buque tanque por deslastre o por no estar éste en condiciones óptimas y seguras para operar.

6.10. 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 Pozos Colorados.

CAPITULO 7 HIGIENE, MEDIO AMBIENTE Y SEGURIDAD

7.1. SALUD EN EL TRABAJO.

7.1.1. NORMAS DE SEGURIDAD PARA EL PERSONAL QUE EJECUTA LABORES A BORDO EN TIERRA.

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

- I. Porto mi carné en un lugar visible dentro de las instalaciones de Ecopetrol y respondo por mis visitantes.
- II. Realizo mi trabajo libre del efecto de alcohol o drogas ilegales.
- III. Me abstengo de portar armas de fuego (sólo la fuerza pública podrá hacerlo).
- IV. 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.
- V. 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.
- VI. En el trabajo, y fuera de él, siempre respeto las señales y normas de tránsito, utilizo los cinturones de seguridad y cuido al peatón.
- VII. 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.
- VIII. Aíslo, bloqueo y tarjeteo toda fuente de energía eléctrica, neumática, mecánica, hidráulica, de vapor o gas cuando intervengo sistemas y equipos.
- IX. Hago de Ecopetrol un espacio libre de humo, por ello los fumadores deberán dirigirse a las zonas permitidas.
- X. 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, están establecidos 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, 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 memorandos de fecha 21 de junio y 10 de julio de 2012 respectivamente, expedidos por la Gerencia de Puertos de la época.

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 industrial 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 de todos 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 a 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.

7.2. FUMIGACIONES.

Las fumigaciones se hacen de acuerdo con el plan establecido por la Dirección de Servicios Compartidos, de ser necesarias son de un área dentro del recinto portuario, esta deberá ser autorizada y ejecutada de acuerdo con los protocolos establecidos por los autorizados, previa solicitud por escrito presentada por el interesado.

7.3. RESIDUOS CONTAMINANTES PROCEDENTES DE LOS BUQUES - DESCARGUE DE LASTRES Y SENTINAS – CONTROL DE CONTAMINACIÓN.

En el Terminal Marítimo de Pozos Colorados, 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 entregará al Cargo Loading Máster copia del plan de manejo de agua de lastre (Ballast Water Information Exchange), así como el plano de secuencia de deslastre.

En caso tal de requerirse la prestación del servicio de recibo y manejo de residuos provenientes de la operación de atención a buquetanques, el mismo será habilitado por el terminal a través de terceros debidamente autorizados, previa coordinación de la agencia Marítima del buque.

A fin de validar los procedimientos y atención del servicio, será la Agencia Marítima del buque la encargada de suministrar al Terminal toda la información y certificados emitidos por las empresas receptoras debidamente autorizadas para esta actividad, en cumplimiento a lo establecido en el Plan de Manejo Ambiental del Terminal marítimo, establecido mediante Res. 979 de 1995 y sus respectivas modificaciones, y lo definido en las Fichas de Manejo Ambiental relacionadas con el manejo de los diferentes residuos especiales.

7.3.1. AGUAS DE LASTRE

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

- a) MEPC resolution 50 (31) Guidelines for Preventing the Introduction of Unwanted Organisms and Pathogens from Ships’ Ballast Water and Sediment Discharges.
- b) IMO resolution A.774(18) - Guidelines for Preventing the Introduction of Unwanted Organisms and Pathogens from Ships’ Ballast Water and Sediment Discharges.
- c) IMO resolution A.868 (20) - Guidelines for the control and management of ships’ ballast water to minimize the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens.
- d) IMO regulation B-4 Ballast Water Exchange.
- 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.

7.3.2. SENTINAS.

Los Buque Tanques deberán arribar al Terminal con las sentinas secas y declararlo así en el prearribo. Cualquier residuo acumulado durante la permanencia del Buque Tanque en el terminal marítimo o en el puerto deberá mantenerse a bordo. Los servicios de retiro de slop y sludge, ya fueron mencionados en el numeral 4.6 Servicios a las Naves, literal g).

7.3.3. BASURAS

Está prohibido arrojar desechos, basuras o cualquier desperdicio en las aguas jurisdiccionales colombianas y en el Terminal Marítimo de Pozos Colorados. Todas las basuras deberán recogerse a bordo y se les deberá dar el manejo establecido por el Convenio MARPOL 73/78 Anexo V. Se advierte a los Capitanes de los buques Tanques que la Autoridad Marítima tiene la facultad de imponer multas en caso de incumplimiento de lo anterior.

Los Terminales Marítimos serán responsables ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, por los residuos sólidos que se generen con motivo de cualquier actividad 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.

El servicio de recibo de basuras ya se mencionó en el numeral 4.6 Servicios a las Naves, literal g). 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.

CAPITULO 8 DOCUMENTACION Y ACTIVIDADES DE COORDINACION.

8.1. DOCUMENTACION.

El buquetanque 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.

- 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 (Red Book). El capitán del buque vía e-mail debe confirmar el recibido de este.
- c) El Terminal Marítimo elaborará toda la documentación necesaria para la(s) carga(s) a exportar, así como las que se requieran para importación. El Capitán del Buque Tanque facilitará la elaboración de la documentación para autorizar el zarpe de la nave.
- d) El Terminal Marítimo se reserva el derecho de utilizar los mecanismos judiciales y extrajudiciales para el debido cumplimiento de esta obligación.
- e) 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”.
- f) Seguro de Contaminación por Petróleo (P&I – Protection and Indemnity).
- g) Operaciones cerradas de cargue / descargue.
- h) Tener implementados todos los procedimientos derivados de la aplicación del ISM Code.
- i) El Cargo Loading Máster es el responsable del Terminal por verificar el cumplimiento de todos los estándares y guías establecidos en este documento; En caso de que dicho funcionario no pueda efectuar la verificación mencionada, como medida contingente el Coordinador del Terminal lo suplirá.

8.2. FACILITACION DEL TRAFICO MARITIMO.

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.

Para este efecto el Piloto práctico, una vez arribe el buquetanque y sea otorgada la Libre Práctica para el Buquetanque, se comunicará con la Estación de Control de Tráfico Marítimo por VHF canal 16 o canal 11, indicándole que se desplazará desde la Bahía de Santa Marta a la zona de fondeo

estipulada en Puerto Zúñiga donde aguardará por las Instrucciones del Terminal para inicio de atención. El Piloto práctico reportará tiempos a la Estación para un mejor control de esta.

8.3. Visita oficial.

Al arribo del buquetanque a la boya de mar, toma piloto y va al punto de fondeo asignado a recibir la visita oficial por parte de las autoridades competentes, con el fin de autorizar las operaciones de cargue o descargue, de conformidad con las normas y procedimientos vigentes.

8.4. Libre plática

Sólo se podrán iniciar las actividades asociadas con los procesos de cargue y/o descargue de hidrocarburos y sus derivados, cuando se haya otorgado la libre plática al buque tanque por parte de la Autoridad Marítima Local.

8.5. CORRECCIONES O ACTUALIZACIONES AL PRESENTE REGLAMENTO.

Teniendo en cuenta la dinámica de las operaciones del trasiego de hidrocarburos y sus derivados, 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. A 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 permitir la vigencia del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, aun cuando se realicen modificaciones puntuales al mismo, producto tanto del factor humano, la actualización de los equipos técnicos e infraestructura, e inventarios o de la documentación internacional necesaria para cumplir con los requerimientos nacionales y los estándares internacionales.

CAPITULO 9 ANEXOS.

9.1. PLANOS

- c) Plano batimétrico Terminal marítimo Pozos Colorados.
- d) Informe Final Batimetría 2017

9.2. PROTOCOLOS

- Anexo 1. Política calidad Ecopetrol S.A.
- Anexo 2. Código de buen Gobierno CENIT
- Anexo 3. Guía HSE. GAB-G-012.
- Anexo 4. Plan de Emergencias TM Pozos Colorados.
- Anexo 5. Plan de Protección a la Instalación Portuaria (PBIP). GTR-P-004.
- Anexo 6. Procedimiento de Vetting CPZ-CPZ-I-004.
- Anexo 7. Procedimiento de aproximación, amarre y desamarre de buque taque. TLH-I-464.
- Anexo 8. Procedimiento de cargue y descargue de Productos buque tanque TLH-I-433.
- Anexo 9. Procedimiento de entrada y salida del personal de las instalaciones. ECP-DSF-P-006.
- Anexo 10. Inspección al Terminal y Equipos de Apoyo CPZ-CPZ-I-008.
- Anexo 11. Instructivo operacional determinar el OBQ y ROB. CPZ-CPZ-I-025.
- Anexo 12. Instructivo operacional parada, desconexión desamarre de emergencia TLH-I-085.
- Anexo 13. Procedimiento para ingreso y salida de herramientas materiales y equipos ECP-DSF-P-007.
- Anexo 14. Guía para la gestión integral de residuos en Ecopetrol s.a. ECP-DHS-G-076

RESOLUCIÓN No. 20213030001825 “ 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 DE POZOS COLORADOS, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 005 del 16 de junio de 2010. ”

- Anexo 15. ECP-VSM-P-016 Procedimiento para muestreo de hidrocarburos líquidos en tanques de almacenamiento.
- Anexo 16. Instructivo para recibo de productos de buque tanque. TLH-I-149
- Anexo 17. Conexión y desconexión de mangueras CPZ-PMR-I-023
- Anexo 18. Procedimiento de ingreso y salida vehículos, carro tanques y buses PDO-P-010 V2
- Anexo 19. Manual de medición de hidrocarburos y biocombustible ECP-VSM-M-001-17
- Anexo 20. Guía informativa operación costa afuera CPZ. CPZ-CPZ-G-002
- Anexo 21. Programa de Mantenimiento Anual.
- Anexo 22. Procedimiento para Inspección de Buceo a Buquetanques GTR-P-008.

RELACIÓN DE VERSIONES

Documento Nuevo		
Versión	Fecha	Cambios
06	09/2020	Ajuste según lo requerido por la ANI en segunda comunicación emitida por el ANLA en comunicado de septiembre de 2020.
05	06/2020	Actualización de acuerdo con lo requerido por la ANI en observación de los comentarios emitidos por el ANLA en comunicado de mayo de 2020.
04	09/2017	Actualización de acuerdo con lo establecido en la Resolución 850 del 6 de abril de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte.

Para más información sobre este documento dirigirse a quien lo elaboró, en nombre de la dependencia responsable:
Elaboró: Eduardo J. Miller B-R – Jose Amaya Teléfono: 2343069 Ext. 43069 Buzón: Eduardo.miller@ecopetrol.com.co - jose.amayave@ecopetrol.com.co Dependencia: Departamento O&M Caribe - Coordinación O&M Pozos Colorados.

Revisó	Aprobó
DIEGO ALEJANDRO FRANCO H. COORDINADOR O&M POZOS COLORADOS (E)	JAVIER HERNANDO CORREA ORTIZ JEFE DEPARTAMENTO O&M CARIBE (E)