

**REPÚBLICA DE COLOMBIA****MINISTERIO DE TRANSPORTE  
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA****RESOLUCIÓN No. 20203030004995****Fecha: 14-04-2020**

***"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS - TERMINAL MARITIMO DE TUMACO."***

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

En cumplimiento de la Ley 1 de 1991 y sus decretos reglamentarios y de la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, la Resolución 0004159 de 6 de octubre de 2017, 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 las Resoluciones No. 1096 del 25 de junio de 2018 y No 7939 del 23 de octubre de 2018

**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 3 de la Ley 1ª de 1991, correspondía a la entonces 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; prelación y reglas sobre turnos, atraque y desatraque de naves; periodos 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, mediante Resolución 071 del 11 de febrero de 1997, la Superintendencia General de Puertos 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, CRTTR 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 2 del artículo 44 del Decreto 101 de 2000, trasladando al Ministerio de Transporte las funciones de la otrora Superintendencia General de Puertos hoy Supertransporte en materia de concesiones y demás actividades portuarias, con excepción de aquellas de inspección, control y vigilancia.

**7.** Que mediante el Decreto 1800 de 26 de junio de 2003 se creó el Instituto Nacional de Concesiones, 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 Decreto No. 087 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.

**9.** Que mediante Decreto 4165 de 3 de noviembre de 2011 se cambió 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.

**10.** Que el 5 de febrero de 2013 la Agencia Nacional de Infraestructura y la Sociedad ECOPETROL S.A. – TERMINAL MARITIMO DE TUMACO suscribieron el Contrato de Concesión Portuaria No. 001 de 2013 a través del cual se otorgó el uso temporal y exclusivo de las zonas de uso público descritas en la cláusula segunda del mismo, el cual establece en el numeral 15.27 la cláusula Décima Quinta como obligación del concesionario la de *“Presentar ante la Agencia Nacional de Infraestructura para su aprobación y/o actualización, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria y dar cumplimiento al mismo.”*

**11.** A través del Otrosí de 5 de febrero de 2013, la Agencia Nacional de Infraestructura autorizó la Cesión del Contrato 001 de 2013, suscrito por ECOPETROL S.A. – TERMINAL MARITIMO DE TUMACO 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 mediante Resolución No. 463 del 5 de Octubre de 2005, el entonces INSTITUTO NACIONAL DE CONECSIONES- INCO, aprobó el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del TERMINAL PETROLERO DE TUMACO – ECOPETROL.

**13.** Que el proyecto cuenta con un Plan de Manejo Ambiental, conforme lo indicado en la Resolución No. 1929 del 7 de diciembre de 2005 expedida por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial-MAVDT, cuya última modificación se adelantó a través de la Resolución 1895 de septiembre 23 de 2011, concedida a la empresa ECOPETROL S.A., Plan de Manejo Ambiental que cubre la operación de la hoy CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S. TERMINAL MARITIMO DE TUMACO.

**14.** Que el Ministerio de Transporte expidió la Resolución No. 850 de 6 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.

**15.** Que de conformidad con el artículo 2 de la Resolución No. 850 de 6 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."*

**16.** Que la Resolución No. 850 de 6 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.*

*"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S – TERMINAL MARITIMO DE TUMACO*

---

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."*

**17.** Que la Resolución No. 850 de 6 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."*

**18.** Que la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, en su artículo 20 dispone:

**"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.*

*"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S – TERMINAL MARITIMO DE TUMACO*

---

**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 a 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 ajeno al texto)*

**19.** Que la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, en su artículo 21 establece:

**“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”.*

**20.** Que así mismo la Resolución No. 850 de 6 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.”.*

**21.** Que por medio de la Resolución No. 0004159 de 6 de octubre de 2017<sup>1</sup>, el Ministerio de Transporte dispuso establecer nuevos plazos dispuestos en la Resolución 850 de 2017 para el ajuste de los Reglamentos Técnicos de Operaciones de Puertos Marítimos, con base en las siguientes consideraciones:

*Que el parágrafo 1 del artículo 21 de la Resolución 850 de 2017, establece los plazos para el ajuste, presentación de documentación y posterior aprobación de los Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los puertos marítimos por parte de la entidad concedente.*

---

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

*"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S – TERMINAL MARITIMO DE TUMACO*

---

*Que mediante oficios 2017409103986-2 de 2017, 2017409102015-2 de 2017, 2017409103699-2 de 2017, correo electrónico del 03 de octubre de 2017, Petróleos y Derivados de Colombia S.A., Coremar Shorebase S.A., Ecopetrol S.A., Cenit Tumaco, solicitaron a la Agencia Nacional de Infraestructura la ampliación del plazo para la presentación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos.*

*Que igualmente mediante correo electrónico del 28 de septiembre de 2017, Atunamar Ltda solicitó a la Superintendencia de Puertos y Transporte, la ampliación del plazo para la presentación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos.*

*Que la Superintendencia de Puertos y Transporte y la Dirección General Marítima - DIMAR, competentes para emitir los conceptos a los reglamentos, mediante oficios 20176001 16931 1 de septiembre 28 de 2017 y 29201705985 MD-DIMAR-SUBMERC de septiembre 29 de 2017, respectivamente, proponen modificar los plazos establecidos en el parágrafo 1 del artículo 21 de la Resolución 850 de 2017, definiendo nuevos rangos de años y meses para evitar congestión de documentos para revisión y prevenir vencimientos de términos, atendiendo a la disponibilidad de personal con que cuenta la entidad para revisión de reglamentos, de ajustes solicitados y emisión de concepto.*

*Que la Directora de Infraestructura (E) del Ministerio de Transporte, mediante memorandos 20175000164323 del 04 de octubre de 2017, 20175000165403 del 6 de octubre de 2017 y 20175000166093 del 6 de octubre de 2017, emitió justificación técnica de viabilidad para el establecimiento de nuevas plazas para el ajuste de los Reglamentos Técnicos de Condiciones de Operación de Puertos Marítimos y presentó los nuevos plazos que se deben otorgar, ajustando los rangos de años.*

*Que de acuerdo a lo anterior, se estima pertinente establecer nuevos plazos para el ajuste de los Reglamentos Técnicos de Condiciones de Operación de Puertos Marítimos de conformidad con lo establecido en la Resolución 0850 de 2017."*

**22.** Que el artículo 1 de la Resolución 0004159 de 2017 estableció 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 plazos allí establecidos.

**23.** Mediante oficio No CEN- DPO- 5091 -2017 -E de 29 de septiembre de 2017, CENIT presentó ante la Dirección Marítima DIMAR - radicado 292017107160 02/10/2017, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Marítimo de Tumaco.

**24.** De acuerdo a la comunicación No. 29201706141 MD-DIMAR-SUBMERC de 6 de octubre de 2017, con radicado ANI No. 2017-409-108999-2 del 11 de octubre de 2017, la Dirección General Marítima - DIMAR, efectúa observaciones al RCTO que le fuera allegado y se abstiene de emitir concepto favorable. Lo anterior, es atendido por el Concesionario a través a través del oficio No. CEN-DPO-15971-2018-E del 21 de marzo de 2018 - Radicado en la DIMAR el 23 de marzo de 2018 bajo el No. 292018102149.

**25.** Que mediante comunicación No. CEN-DOC-2193-2018-E radicado ANI con el No. 2018-409-0442892 del 4 de mayo de 2018, CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S allegó a la ANI el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación para aprobación adjuntando para el efecto los siguientes conceptos:

**25.1.** Comunicación con registro No. 20176001173521 del 29 de septiembre de 2017 suscrita por el Superintendente Delegado de Puertos, que indica:

*"El Director de Operación Central cenit, doctor Julio Enrique Alonso L. mediante oficio radicado en esta Superintendencia con No 2017-560-084059-2 del 12/09/2017, entregó a la SUPERTRANSPORTE para concepto el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, del puerto marítimo de Tumaco, operado por ECOPETROL S.A..*

*Este despacho luego de revisado el contenido 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 aprobación."*

**25.2.** Comunicación CEN-DPO- 1571-2018 E DIMAR 292018102149 radicada el día 23 de marzo de 2018, con la cual ECOPETROL S.A., operador portuario de Cenit- Tumaco, pone nuevamente a consideración de la DIMAR el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación y sus anexos, para el pronunciamiento respectivo.

**26.** Encontrándose atendidas por CENIT las observaciones efectuadas a través los registros MD- DIMAR - SUBMERC 29201706141 del 6 de octubre de 2017 radicado ANI 2017-409-108999-2 de fecha 11 de Octubre de 2017, el Contralmirante Mario German Rodríguez Viera a través de comunicación con registro MD-DIMAR-SUBMERC-ASIMPO No 29201802783 de fecha 8 de mayo de 2018 , radicada en la ANI el 11 de mayo de 2018 bajo el No 2018409047122-2, emite concepto favorable correspondiente al RCTO, que le fuera remitido por el concesionario a través del oficio No. CEN-DPO-15971-2018-E del 21 de marzo de 2018 (Rad. DIMAR No. 292018102149 del 23/03/2018, así:

*"Con referencia al oficio de referencia CEN- DPO-15971-2018 E de fecha 21 de Marzo de 2018 del presente año radicado en DIMAR bajo el No 292018102149 de 23 de marzo de 2018, mediante el cual presenta el Proyecto de reglamento de Condiciones Técnicas de Operación - RCTO de CENIT, para concepto de la Autoridad Marítima, acuerdo con lo establecido en la Resolución 850 del 6 de abril de 2017, expedida por el Ministerio de Transporte, me permito remitir Evaluación Técnica al proyecto en mención, con concepto previo **Favorable**, y un CD que contiene el documento Evaluado , con el propósito de continuar con el correspondiente proceso".*

**27.** Que en virtud de lo establecido en el parágrafo tercero del artículo 20 de la Resolución No. 0000850 de 2017 del MINTRANSPORTE, mediante memorandos 2018303017861-1 de fecha 12 de junio de 2018, 20183030245121 de 3 de agosto de 2018, 20183030290601 de 4 de septiembre de 2018, la ANI solicitó a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA concepto sobre el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS.

**28.** Que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA a través de comunicación de fecha 17 de octubre de 2018 radicado ANI No. 20184091079642, referenciada con el numero

interno ANLA 20181221662002 expresó a la Agencia haber efectuado a través del documento No 20181442402000 del 16 de Octubre de 2018, la revisión del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de CENIT, planteando al texto del reglamento algunas observaciones. Lo anterior es reiterado por la ANLA mediante comunicación No. 20181866682000 del 31 de diciembre de 2018, radicada en la ANI con el No. 20194090070582 del 23 de enero de 2019, en virtud de la solicitud de aclaración que sobre el mismo efectuara la Agencia con el radicado ANI No.2018600375461 del 09 de noviembre de 2018.

**29.** Que las observaciones efectuadas por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA fueron puestas en conocimiento del concesionario mediante memorandos 20183030362891 de 30 de octubre de 2018, 2019303003991 del 13 de febrero de 2019 y 20193030185041 de 12 de junio de 2019.

**30.** Que mediante comunicación radicada en la ANI con Rad No 20194090626212 del 18 de junio de 2019, CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S. remitió a la ANI el texto ajustado del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, considerando encontrarse atendidas las observaciones de la ANLA, quien a su vez lo remitido a la Autoridad ambiental para su concepto definitivo con memorando radicado No. 20193030194701 del 19 de junio de 2019.

**31.** Que mediante comunicación 2020014126-2-000 de fecha 30 de enero de 2020 radicada en la ANI con el No. 2020-409-010073-2 el 31 de enero de 2020, la Subdirección de Evaluación y Seguimiento de ANLA emitió pronunciamiento respecto del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S., indicando que se atendieron los ajustes solicitadas de manera satisfactoria.

**32.** Que tratándose de un documento de orden eminentemente técnico y operativo, corresponde al Grupo Interno de Trabajo Portuario de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, en ejercicio de sus funciones establecidas en los numerales 3 y 16 de la Resolución No. 1096 de 25 de junio de 2018<sup>2</sup>, efectuar la evaluación y verificación del reglamento de condiciones técnicas de operación presentado por el concesionario y constatar que el mismo se ajuste a la reglamentación especial vigente, en este caso a las disposiciones contenidas en la Resolución No. 000850 de 6 de abril de 2017 del Ministerio de Transporte.

**33.** Que la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo Portuario de la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI, mediante memorando No. 2020-303-003193-3 del 17 de febrero de 2020 emitió concepto técnico favorable respecto del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por el concesionario, en los siguientes términos:

**“ANALISIS TÉCNICO**

*Una vez revisado el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación allegado a la Entidad, se concluye lo siguiente:*

•*El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación cuenta con el plan de contingencia y/o emergencia para manejo de incendios a bordo y en tierra, rotura de cabos cables de amarre maniobras, y así mismo con un plan de contingencia por derrame de hidrocarburos.*

•*El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación cuenta con el protocolo de maniobras de aproximación, amarre y desamarre y zarpe de naves del terminal marítimo.*

*“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S – TERMINAL MARITIMO DE TUMACO*

---

*•El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación cuenta con el concepto previo favorable de la autoridad marítima y la Superintendencia de Puertos y Transporte, así como revisión por parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA.*

### **CONCLUSION**

*De acuerdo con la verificación realizada al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, basada en las recomendaciones y/o observaciones realizadas por la Dirección General Marítima DIMAR, Superintendencia Puertos y Transporte y Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, se emite Concepto Técnico Favorable para la aprobación del mencionado Reglamento”.*

**34.** Teniendo en cuenta que se ha efectuado la verificación y estudio técnico pertinente del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S. y se ha certificado que el mismo se ajusta a la normatividad vigente y a las disposiciones contractuales contenidas en el Contrato de Concesión Portuaria No. 001 de 2013, se debe proceder a su aprobación.

En mérito de lo expuesto,

### **RESUELVE:**

**ARTÍCULO PRIMERO. Aprobar** el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No 001 de 2013, cuyo texto se anexa a la presente Resolución, haciendo parte fundamental e integral de la misma.

**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. 001 de 2013 y su otrosí.

**PARÁGRAFO SEGUNDO.** - La aprobación de la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S. 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. 001 de 2013 y su otrosí.

**PARAGRAFRO TERCERO.-** 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. 001 de 2013.

**PARÁGRAFO CUARTO.** - En caso de contradicción entre alguna de las disposiciones del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria que aquí se aprueba y el Contrato de Concesión Portuaria No. 001 de 2013, prevalecerá lo dispuesto en el contrato de concesión y su otrosí.

**PARAGRAFO QUINTO.-** 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.

**ARTÍCULO SEGUNDO.** De conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° de la Resolución No. 000850 de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte, CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S. deberá fijar ejemplar físico de la presente 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, exceptuándose 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 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 Supertransporte, a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, y la Dirección General Marítima - DIMAR, para lo de sus competencias.

**ARTÍCULO QUINTO.** La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición y deja sin efecto el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aprobado mediante Resolución No.463 del 5 de Octubre de 2005.

**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, COMUNIQUESE Y CÚMPLASE**

Dada en la ciudad de Bogotá, D.C., a los 14-04-2020

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

Proyectó Jurídico: Mayra K Cartagena R – Abogada GAGC1 VJ

Revisó Técnico: Héctor Leonel Reyes Rincón – Apoyo Técnico a la Supervisión – GITP -VGC  
Brandon Pérez Rueda – Profesional GIT Ambiental - VPRE

VoBo: HECTOR LEONEL REYES RINCON 4, LILIAN CAROL BOHORQUEZ OLARTE, BRANDON ANDREY PEREZ RUEDA, FERNANDO ALBERTO HOYOS ESCOBAR, GERSAIN ALBERTO OSTOS GIRALDO, JOSE ROMAN PACHECO GALLEG0 2 (JEFE), MAYRA KARINA CARTAGENA RODRIGUEZ

*“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT  
TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S – TERMINAL MARITIMO DE TUMACO*

---

**REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE OPERACIONES  
CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S.**

**TABLA DE CONTENIDO**

|                                                                                             |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| TABLA DE CONTENIDO.....                                                                     | 1         |
| CAPÍTULO 1. ASPECTOS GENERALES.....                                                         | 8         |
| 1.1 OBJETO.....                                                                             | 8         |
| 1.2 DE LAS APLICACIONES DEL REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN.....            | 8         |
| 1.3 DEFINICIONES.....                                                                       | 9         |
| 1.4 TERMINAL MARÍTIMO TUMACO.....                                                           | 19        |
| 1.5 RECURSOS HUMANOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS.....                                   | 19        |
| 1.6 INFORMACIÓN GENERAL DE LOS TERMINALES MARÍTIMOS (TERMINAL GENERAL INFORMATION)<br>..... | 20        |
| 1.7 OBLIGACIONES DEL TERMINAL MARÍTIMO.....                                                 | 23        |
| 1.7.1 OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES PORTUARIOS.....                                        | 24        |
| 1.7.1.1 REQUISITOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS POR PARTE DE OPERADORES PORTUARIOS..     | 24        |
| 1.7.2 AGENTE MARÍTIMO DEL BUQUE TANQUE.....                                                 | 25        |
| 1.7.3 OBLIGACIONES DE LOS USUARIOS.....                                                     | 26        |
| 1.8 PROCEDIMIENTO PBIP (ISPS PROCEDURES).....                                               | 27        |
| CAPÍTULO 2. ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN.....                                              | 28        |
| 2.1 ORGANIZACIÓN.....                                                                       | 28        |
| 2.1.1 ECOPETROL S. A.....                                                                   | 28        |
| 2.1.2 OBJETO SOCIAL.....                                                                    | 28        |
| 2.1.3 MISIÓN.....                                                                           | 28        |
| 2.1.4 VISIÓN.....                                                                           | 29        |
| 2.1.5 CÓDIGO DE ÉTICA.....                                                                  | 29        |
| 2.1.6 POLÍTICAS EMPRESARIALES.....                                                          | 29        |
| 2.1.7 AUTORIDADES DEL PUERTO.....                                                           | 29        |
| 2.1.8 <u>ORGANIGRAMA DEL TERMINAL MARÍTIMO.....</u>                                         | <u>30</u> |
| 2.2 FUNCIONES DEL TERMINAL MARÍTIMO.....                                                    | 31        |
| 2.2.1 TERMINAL DE CONDICIÓN TÉCNICA ESPECIAL CENIT - VIT DE ECOPETROL S.A.....              | 31        |
| 2.3 UBICACIÓN EXTENSIÓN DE LOS BIENES DE USO PUBLICO DEL TERMINAL.....                      | 31        |
| 2.4 ADMINISTRACIÓN.....                                                                     | 35        |
| 2.4.1 <u>MODELO DE ADMINISTRACIÓN Y OPERACIÓN.....</u>                                      | <u>35</u> |

|                                                          |                                                                                 |           |
|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 2.4.2                                                    | <u>RELACIÓN CON LOS USUARIOS.....</u>                                           | <u>35</u> |
| 2.4.3                                                    | <u>TARIFAS.....</u>                                                             | <u>35</u> |
| 2.4.4                                                    | <u>FACTURACIÓN.....</u>                                                         | <u>36</u> |
| 2.4.5                                                    | <u>SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD.....</u>                                       | <u>37</u> |
| 2.4.6                                                    | <u>POLÍTICAS DE CALIDAD Y ACCESO.....</u>                                       | <u>37</u> |
| 2.4.7                                                    | <u>COMUNICACIONES.....</u>                                                      | <u>38</u> |
| 2.4.8                                                    | <u>CÓDIGO DE BUEN GOBIERNO.....</u>                                             | <u>38</u> |
| 2.4.9                                                    | <u>PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....</u>                                             | <u>39</u> |
| CAPÍTULO 3. INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS.....               |                                                                                 | 39        |
| 3.1                                                      | CANALES DE ACCESO.....                                                          | 39        |
| 3.2                                                      | MUELLE, AREA DE ATRAQUE Y UKC.....                                              | 39        |
| 3.2.1                                                    | <u>ACCESO A MUELLE Y ÁREA DE AMARRE.....</u>                                    | <u>39</u> |
| 3.2.2                                                    | <u>TERMINAL MARÍTIMO.....</u>                                                   | <u>40</u> |
| 3.2.3                                                    | <u>PRODUCTOS MANEJADOS POR LÍNEA (GRADES BY LINE).....</u>                      | <u>45</u> |
| 3.2.4                                                    | <u>ACCESOS VEHICULARES, FÉRREOS Y PEATONALES (PROCEDIMIENTO VEHICULAR).....</u> | <u>45</u> |
| 3.3                                                      | CARTAS Y AYUDAS A LA NAVEGACIÓN (CHARTS AND NAVIGATION AIDS).....               | 45        |
| 3.3.1                                                    | <u>SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA (MARITIME SIGNALS).....</u>                            | <u>47</u> |
| 3.4                                                      | PELIGROS Y RESTRICCIONES A LA NAVEGACIÓN.....                                   | 48        |
| 3.5                                                      | ÁREA DE FONDEO.....                                                             | 48        |
| 3.6                                                      | PROGRAMA DE MANTENIMIENTO E INFORMACIÓN BATIMÉTRICA.....                        | 49        |
| 3.7                                                      | INSTALACIÓN DE RECEPCIÓN.....                                                   | 50        |
| CAPITULO 4. SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES Y CARGA..... |                                                                                 | 51        |
| 4.1                                                      | HORARIO.....                                                                    | 51        |
| 4.2                                                      | CONDICIONES DE USO DEL TERMINAL MARÍTIMO TUMACO (TANKER LOADING ADVICE)....     | 51        |
| 4.3                                                      | DOCUMENTACIÓN NECESARIA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO.....                    | 51        |
| 4.3.1                                                    | <u>NORMAS ADUANERAS.....</u>                                                    | <u>51</u> |
| 4.3.2                                                    | <u>ACEPTACIÓN DEL BUQUE.....</u>                                                | <u>51</u> |
| 4.4                                                      | VERIFICACIÓN DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTOS.....                                   | 52        |
| 4.4.1                                                    | <u>DOCUMENTOS DE EMBARQUE (PARA CARGUE/DESCARGUE DE HIDROCARBUROS).....</u>     | <u>52</u> |
| 4.4.2                                                    | <u>DOCUMENTOS PARA ARRIBO.....</u>                                              | <u>52</u> |
| 4.4.3                                                    | <u>DOCUMENTOS PARA EL ZARPE.....</u>                                            | <u>53</u> |
| 4.5                                                      | CONTROL DE OPERACIONES EN EL TERMINAL MARÍTIMO DE TUMACO.....                   | 54        |
| 4.5.1                                                    | <i>INSPECCIÓN DE SEGURIDAD AL BUQUE TANQUE.....</i>                             | <i>54</i> |
| 4.5.2                                                    | <i>INSPECCIÓN A LA CARGA.....</i>                                               | <i>54</i> |

*"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT  
TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S – TERMINAL MARITIMO DE TUMACO*

|                                                                                                                     |              |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 4.5.3 CAMBIOS EN LA OPERACIÓN DE CARGUE Y/O DESCARGUE.....                                                          | 54           |
| 4.5.4 TRASIEGO DE HIDROCARBUROS.....                                                                                | 55           |
| 4.5.5 CALADOS DE ARRIBO (EN CONDICIONES SEGURAS DE ESTABILIDAD).....                                                | 55           |
| 4.5.6 CONDICIONES DEL BUQUE TANQUE DURANTE LA OPERACIÓN DE CARGUE/DESCARGUE DE HIDROCARBUROS<br>.....               | 55           |
| 4.5.7 CONDICIONES PARA OPERACIONES DE TRASIEGO, CARGUE Y/O DESCARGUE.....                                           | 56           |
| 4.5.8 RESERVAS DEL TERMINAL MARÍTIMO.....                                                                           | 57           |
| 4.5.9 PROCEDIMIENTO PARA FIN DE OPERACIÓN.....                                                                      | 58           |
| 4.5.10 PARADAS EN CASO DE EMERGENCIA.....                                                                           | 59           |
| 4.5.11 MANEJO DE AGUAS DE LASTRE Y SLOPS (Ballast and Slops handling).....                                          | 59           |
| 4.5.12 REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES (RIPA 1972)..<br>4.5.13 USO EXCLUSIVO DE LA SIRENA..... | 60           |
| 4.5.14 ALISTAMIENTO POR MAL TIEMPO.....                                                                             | 60           |
| 4.5.15 ATAJARATAS.....                                                                                              | 60           |
| 4.5.16.....                                                                                                         | D<br>EFENSAS |
| .....                                                                                                               | 60           |
| 4.5.17.....                                                                                                         | E<br>SCALAS  |
| .....                                                                                                               | 60           |
| 4.5.18 GAS INERTE Y LAVADO CON CRUDO (Inert gas and crude oil washing).....                                         | 61           |
| 4.5.19 CONTAMINACIÓN (Oil Pollution).....                                                                           | 61           |
| 4.5.19.1 EQUIPOS DISPONIBLES PARA EL CONTROL DE DERRAMES (Oil Spill equipment).....                                 | 62           |
| 4.5.20 NORMAS DE OPERACIÓN.....                                                                                     | 63           |
| 4.5.21 SEGURIDAD PORTUARIA.....                                                                                     | 64           |
| 4.5.22 CONDICIONES DE ILUMINACIÓN.....                                                                              | 65           |
| 4.5.23 CONDICIONES DE LIMPIEZA GENERAL DEL TERMINAL.....                                                            | 65           |
| 4.6 SERVICIOS A LAS NAVES.....                                                                                      | 65           |
| 4.6.1 CARACTERÍSTICAS DEL BUQUE.....                                                                                | 66           |
| 4.6.2 SERVICIO DE PILOTOS PRACTICOS.....                                                                            | 67           |
| 4.6.3 SERVICIO DE REMOLCADOR.....                                                                                   | 69           |
| 4.6.4 AMARRE Y DESAMARRE DE BUQUES.....                                                                             | 70           |
| 4.6.4.1 TIPO DE AMARRE.....                                                                                         | 73           |

|                                                                     |                                                                                                                                                            |         |
|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| 4.7                                                                 | SERVICIOS A LA CARGA.....                                                                                                                                  | 73      |
| 4.7.1                                                               | RESPONSABILIDAD SOBRE LA CARGA.....                                                                                                                        | 74      |
| 4.7.2                                                               | RESPONSABILIDAD POR ACCIDENTE, DAÑOS, AVERÍAS A LA CARGA Y A LAS<br>INSTALACIONES DEL TERMINAL MARÍTIMO                                                    | R<br>74 |
| CAPITULO 5. PROTOCOLOS PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD.....    |                                                                                                                                                            | 75      |
| 5.1                                                                 | DESCRIPCIÓN DE MANIOBRAS DE APROXIMACIÓN, AMARRE Y DESAMARRE EN EL TERMINAL<br>MARÍTIMO DE TUMACO (MOORING AND UNMOORING IN TUMACO MARITIME TERMINAL)..... | 75      |
| 5.1.1                                                               | DESCRIPCIÓN DE DESAMARRE Y ZARPE DEL TERMINAL MARÍTIMO TUMACO.....                                                                                         | 77      |
| 5.2                                                                 | REGULACIONES Y GUÍAS DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA Y PORTUARIA (REGULATIONS<br>AND GUIDELINES FOR SAFETY AND MARITIME AND PORT PROTECTION).....       | 77      |
| 5.3                                                                 | PLANES DE EMERGENCIA.....                                                                                                                                  | 78      |
| 5.3.1                                                               | PLAN ESTRATÉGICO.....                                                                                                                                      | 78      |
| 5.3.2                                                               | PLAN OPERATIVO.....                                                                                                                                        | 78      |
| 5.3.3                                                               | PLAN INFORMÁTICO.....                                                                                                                                      | 79      |
| 5.4                                                                 | MANEJO DE INCENDIOS A BORDO Y EN TIERRA.....                                                                                                               | 79      |
| 5.4.1                                                               | INCENDIO EN EL BUQUE TANQUE.....                                                                                                                           | 79      |
| 5.4.1.1                                                             | ACCIONES A BORDO DEL BUQUE TANQUE.....                                                                                                                     | 79      |
| 5.4.1.2                                                             | ACCIONES DE CONTROL DE OPERACIONES POR INSTALACIÓN DE TIERRA (TERMINAL).....                                                                               | 80      |
| 5.4.2                                                               | INCENDIO EN TIERRA.....                                                                                                                                    | 81      |
| 5.4.2.1                                                             | ACCIONES EN EL CONTROL DE LAS INSTALACIONES DE TIERRA.....                                                                                                 | 81      |
| 5.4.2.2                                                             | ACCIONES EN EL BUQUE TANQUE.....                                                                                                                           | 81      |
| 5.5                                                                 | ROTURA DE CABOS O CABLES DE AMARRE.....                                                                                                                    | 81      |
| 5.6                                                                 | FUGAS Y/O DERRAMES.....                                                                                                                                    | 82      |
| 5.6.1                                                               | RESPONSABILIDAD DE LOS COSTOS OCASIONADOS POR FUGAS O DERRAMES.....                                                                                        | 82      |
| 5.6.2                                                               | PAGO O INDEMNIZACIÓN POR FUGAS O DERRAMES.....                                                                                                             | 83      |
| 5.7                                                                 | SANIDAD PORTUARIA.....                                                                                                                                     | 83      |
| CAPITULO 6. REGLAS TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE Y PRELACIONES..... |                                                                                                                                                            | 84      |
| 6.1                                                                 | TERMINOS DE ACEPTACION Y DOCUMENTACION.....                                                                                                                | 84      |
| 6.1.1                                                               | CARACTERISTICAS DEL BUQUETANQUE.....                                                                                                                       | 84      |
| 6.1.2                                                               | REQUERIMIENTOS DE CONSTRUCCIÓN DEL BUQUE TANQUE.....                                                                                                       | 85      |
| 6.2                                                                 | NOTIFICACIÓN DE ARRIBO.....                                                                                                                                | 85      |

|                                                              |                                                                                                                  |    |
|--------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 6.3                                                          | NOTICIA DE ALISTAMIENTO O AVISO DE LISTO PARA CARGUE (NOR).....                                                  | 85 |
| 6.4                                                          | PRELACIONES PARA ATRAQUE, PRÁCTICO Y MUELLE.....                                                                 | 86 |
| 6.5                                                          | PROHIBICIONES EN EL BUQUETANQUE.....                                                                             | 86 |
| 6.5.1                                                        | PRUEBA DE LA MÁQUINA.....                                                                                        | 86 |
| 6.5.2                                                        | HUMO DE CHIMENEAS.....                                                                                           | 87 |
| 6.5.3                                                        | BOTES SALVAVIDAS.....                                                                                            | 87 |
| 6.5.4                                                        | TRABAJOS DE REPARACIÓN.....                                                                                      | 87 |
| 6.5.5                                                        | PROHIBICIÓN DE FONDEO.....                                                                                       | 87 |
| 6.5.6                                                        | USO DE ANCLAS.....                                                                                               | 87 |
| 6.6                                                          | SUSPENSIÓN DE OPERACIONES, DESAMARRE Y RETIRO DEL BUQUETANQUE.....                                               | 88 |
| 6.7                                                          | REQUISITOS PARA EL ZARPE.....                                                                                    | 89 |
| 6.8                                                          | EFICIENCIA EN LAS OPERACIONES.....                                                                               | 89 |
| 6.8.1                                                        | TIEMPO EN EL TERMINAL.....                                                                                       | 89 |
| 6.9                                                          | CAUSALES DE EXONERACIÓN DEL TERMINAL DURANTE EL TIEMPO ASIGNADO DE OPERACIONES<br>.....                          | 90 |
| 6.10                                                         | DEMORAS.....                                                                                                     | 91 |
| CAPITULO 7. HIGIENE, MEDIO AMBIENTE Y SEGURIDAD.....         |                                                                                                                  | 92 |
| 7.1                                                          | SALUD EN EL TRABAJO.....                                                                                         | 92 |
| 7.1.1                                                        | NORMAS DE SEGURIDAD PARA EL PERSONAL QUE EJECUTA LABORES A BORDO EN TIERRA                                       | 92 |
| 7.2                                                          | FUMIGACIONES.....                                                                                                | 93 |
| 7.3                                                          | RESIDUOS CONTAMINANTES PROCEDENTES DE LOS BUQUES - DESCARGUE DE LASTRES<br>Y SENTINAS - CONTROL DE CONTAMINACIÓN | 94 |
| 7.3.1                                                        | AGUAS DE LASTRE.....                                                                                             | 94 |
|                                                              | 7.3.2 SENTINAS<br>.....                                                                                          | 95 |
|                                                              | 7.3.3 BASURAS<br>.....                                                                                           | 95 |
| CAPITULO 8. DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACION..... |                                                                                                                  | 96 |
| 8.1                                                          | DOCUMENTACION.....                                                                                               | 96 |
| 8.2                                                          | FACILITACION DEL TRAFICO MARITIMO.....                                                                           | 97 |
| 8.3                                                          | VISITA OFICIAL.....                                                                                              | 97 |
| 8.4                                                          | LIBRE PLATICA.....                                                                                               | 97 |

|                         |                                                            |    |
|-------------------------|------------------------------------------------------------|----|
| 8.5                     | CORRECCIONES O ACTUALIZACIONES AL PRESENTE REGLAMENTO..... | 97 |
| CAPITULO 9. ANEXOS..... |                                                            | 98 |
| 9.1                     | PLANOS.....                                                | 98 |
| 9.2                     | PROTOCOLOS.....                                            | 98 |

**CAPÍTULO 1. ASPECTOS GENERALES****1.1 OBJETO**

El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Marítimo de Tumaco, 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 nacional e internacional, en las reglamentaciones establecidas por el Estado Colombiano y por aquellas producto de la experiencia de ECOPETROL S.A. y sus filiales en la operación de Terminales marítimos especializados en el manejo de hidrocarburos .

**1.2 DE LAS APLICACIONES DEL REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN**

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

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 Portuario, se adoptan las siguientes definiciones:

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

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

**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA:** 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 APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura de transporte en todos sus modos.

**AGENCIA MARÍTIMA:** Agente marítimo es la persona jurídica que representa en tierra al armador (dueño u operador del buque) para todos los efectos relacionados con la nave. El agente marítimo debe estar registrado ante la autoridad marítima nacional.

**AGENCIA DE ADUANA:** Personas Jurídicas autorizadas 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 de comercio exterior que utilicen sus servicios cumplan con las normas legales existentes en materia de importación, exportación y tránsito aduanero y cualquier operación y procedimiento aduanero inherente a dichas actividades.

**ALL FAST:** Expresión usada para indicar el momento en el cual ha concluido la maniobra de atraque del Buque Tanque a un Terminal Marítimo y éste ha quedado amarrado al muelle, Monoboya o Multiboya en forma segura.

**ÁREA DE CUARENTENA:** Zona de espera obligatoria que establece la autoridad marítima para cuando un tanquero tiene un problema sanitario.

**ÁREA DE FONDEO:** Jurisdicción de la Capitanía de puerto para anclar los tanqueros. Área comercialmente aceptada como ‘arribo del tanquero’.

**ÁREA RESTRINGIDA:** Área en la cual está prohibido el tránsito de embarcaciones y en consecuencia toda actividad complementaria como fondeo, dragado, pesca, uso de explosivos para pesca con dinamita o cualquier otra maniobra que ponga en peligro las instalaciones portuarias del Terminal.

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

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

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

**AUTORIDAD AMBIENTAL:** Entidad encargada de administrar 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:** Entidad encargada de la vigilancia, control y cumplimiento de las normas relacionadas con las actividades marítimas. Está constituida por la DIMAR y sus diferentes dependencias, las cuales ejercen sus funciones y atribuciones en los espacios marítimos jurisdiccionales colombianos hasta el límite exterior de la zona económica exclusiva. Representada localmente por las Capitanías de Puerto.

**AUTORIDAD PORTUARIA:** Definida en el Artículo 4 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 Monoboyas, Multiboyas o Punto de Amarre Sencillo (SPM) en Terminales Costa Afuera.

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

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

**PETROLEROS:** Construidos para transportar hidrocarburos en sus espacios de carga.

**QUIMQUEROS:** Construidos para el transporte de cualquiera de los productos químicos relacionados en el MARPOL 73/78.

**GASEROS:** Construidos para transportar a granel líquido cualquiera de los gases licuados LNG y LPG u otros productos enumerados en el Capítulo 19 del Código Internacional de Gaseros, v.g.: Butano, metano, propano, etileno, etc.

**CANTIDAD ABORDO (O.B.Q.):** Significa cantidad de carga a bordo antes del inicio del cargue.

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

**CAPITÁN:** comandante del Buque Tanque, responsable de su seguridad y operación. Como representante del armador ejercerá, frente a todos los interesados en la nave y en la carga, las atribuciones conferidas por la Ley.

**CARGO LOADING MASTER (CLM):** Es el representante de ECOPETROL S.A. en los Terminales Marítimos de la Vicepresidencia de Transporte, encargado de coordinar y asegurar la operación de cargue y descargue del buque tanque para el cumplimiento del programa de exportaciones e importaciones, realizando la logística con las entidades involucradas y ejecutando la operación de transferencia de carga de forma confiable, segura y oportuna dentro de los parámetros de costo, calidad, seguridad y conservación del medio ambiente para satisfacer los acuerdos comerciales con los clientes y generar valor.

**CARTA DE PROTESTA:** También llamada Notificación de Discrepancia Aparente. Carta emitida por cualquiera de los participantes en una transferencia de custodia de carga, en la cual se menciona cualquier condición en disputa. Sirve como constancia escrita de que se cuestionó una acción particular o alguna eventualidad al momento de ocurrir.

**CENIT S.A.S.:** Sociedad colombiana, de naturaleza mercantil, del tipo de las sociedades por acciones simplificadas, domiciliada en Bogotá D.C., con matrícula mercantil número 02224959. Es el Autorizado del Terminal Marítimo de Tumaco.

**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.

**CÓDIGO ISM (ISM Code):** Código de Manejo Internacional para la Operación Segura de Barcos y prevención

*"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S - TERMINAL MARITIMO DE TUMACO"*

---

de contaminación, mediante el establecimiento de un Sistema de Administración de Seguridad o Safety Management System (SMS). Los objetivos del Código son: propiciar la seguridad en el mar, asegurando la prevención de accidentes a personas o de la pérdida de vida y evitar daño al medio ambiente marítimo.

**CÓDIGO PBIP:** Código Internacional para la protección de los buques e instalaciones portuarias.

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

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

**CONTRATO DE FLETAMENTO:** Contrato de servicio bajo el cual un armador acuerda transportar una cantidad específica de petróleo o sus derivados, a una tarifa específica por tonelada entre puertos de cargue y descargue designados. Este tipo de contrato difiere de un spot o viaje consecutivo en que ninguno en particular es especificado (las tarifas son usualmente descontadas por debajo del mercado spot). Estos contratos son elaborados y firmados por los armadores de los buques con los dueños de la carga.

**CARGO DE CONTROL DE CARGUE:** Coordina y asegura la operación de cargue y descargue de buque tanques para el cumplimiento del programa de exportaciones e importaciones, ejecutando la operación de transferencia de carga. Para el caso de Ecopetrol S.A. se asemeja al cargo de loading Master.

**CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN 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 y que es estanca a la intemperie.

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

**CUESTIONARIO DE INSPECCIÓN 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:** Incluyendo peso de la tripulación con su equipo y enseres, líquidos en circulación (aguas de refrigeración), víveres, combustibles de consumo, agua de consumo, lubricantes, pero sin incluir la carga.

**DESPLAZAMIENTO EN ROSCA (LIGHT SHIP):** Es el peso del buque completo con todos sus componentes, a saber: casco, 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; es decir, el buque en lastre, más la carga y los pasajeros.

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

**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 al embarque de prácticos y baqueanos 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, muelles y/o amarraderos de cargue de los Terminales Marítimos. Son empleadas por el costado del Terminal, una vez que el buque ha terminado la operación de atraque.

**EMERGENCY SHOT DOWN:** Sistema de Parada de Emergencia, consiste en dar Stop para parar la unidad principal de bombeo y verificar las condiciones de operación en el evento que se presente desviaciones en el sistema supervisorio de cargue de buque ubicado en las instalaciones en tierra operado por Ecopetrol.

**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 MARÍTIMO 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.

**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 toneladas, dichos buque contarán con un certificado emitido por la bandera de registro como constancia del cumplimiento de este requisito.

**IMDG:** Código Internacional para el Manejo de Cargas Peligrosas.

**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:** Compañías que certifican la calidad y cantidad en un cargamento.

**INSTALACIÓN 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 buque tanques y Terminales Petroleros.

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

LIBRE PLATICA: Permiso oficial emitido por la Autoridad Marítima local a las embarcaciones de tráfico internacional una vez ha sido verificada su documentación, antecedentes, aspectos de inmigración y sanitarios; a partir de este momento se permite al personal de la embarcación su interacción con personal de tierra.

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

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

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

NOR: Nota de Alistamiento.

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

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, así como tubo de sondas.

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

OPERADOR DEL TERMINAL: Persona jurídica encargada de la operación y mantenimiento del Terminal Marítimo, que para el caso de los puertos Autorizados a CENIT S.A.S., está a cargo de ECOPETROL S.A.

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

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO – INTERNATIONAL MARITIME

ORGANIZATION): Agencia de las Naciones Unidas involucrada en las actividades marítimas internacionales.

OVID (OCIMF Offshore Vessel Inspection Data Base): Proporciona una base de datos de informes elaborados por un personal de inspectores offshore acreditados por OCIMF.

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

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

*“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S – TERMINAL MARITIMO DE TUMACO”*

---

**PETRÓLEO:** Crudo y productos refinados incluyendo persistentes y no persistentes.

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

**PETRÓLEO 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.

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

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

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

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

**SIRE (Ship Inspection Report Program):** Programa Implementado por OCIMF enfocado a la verificación en el cumplimiento de las normas de calidad y estándares de seguridad de la industria, aplicados a los buques tanques petroleros.

**SOCIEDAD INTERNACIONAL DE GASEROS Y OPERADORES DE TERMINALES (SIGTTO):** Society of International Gas Tanker and Terminal Operators. Sociedad formada para promover altos estándares de operación y mejores prácticas en tanqueros y terminales alrededor del mundo.

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

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

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

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

**SUPERVISOR DE OPERACIONES MARÍTIMAS:** Persona encargada de supervisar en tierra, las acciones encaminadas a asegurar el cumplimiento de los programas de cargue y descargue de buque tanque de los

Terminales Marítimos y de responder por los equipos de respuesta ante emergencias y liderar la atención de las contingencias que se presenten durante la operación.

STCW'95: Convenio Internacional para la Formación y Titulación de la Gente de Mar.

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): 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.

TRANSFERENCIA DE CARGA: Operaciones de carga y/o descarga de crudo de petróleo, realizadas desde/hasta las áreas de tanques en las instalaciones en tierra hasta/desde los buques tanques fondeados en los Terminales Marítimos de CENIT S.A.S.

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. Dependencia organizacional de ECOPETROL S.A. encargada directamente y por designación de CENIT S.A.S., de la operación y mantenimiento del Terminal portuario.

#### 1.4 TERMINAL MARÍTIMO TUMACO

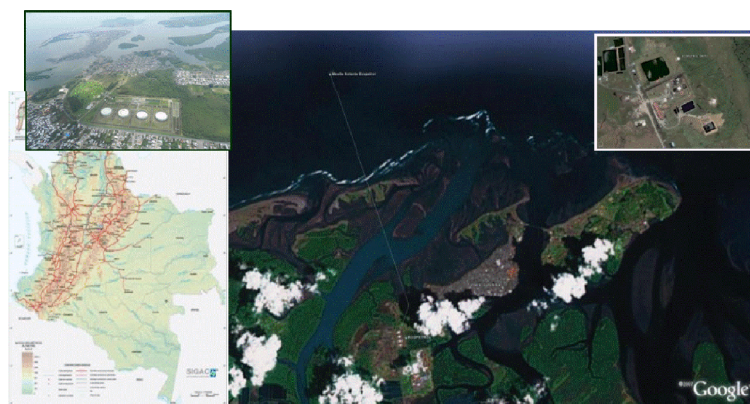


Ilustración 1. Ubicación Terminal y amarradero Multiboyas

El Terminal, operado por el Departamento de Operaciones y Mantenimiento Sur de ECOPETROL S.A., está

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S - TERMINAL MARITIMO DE TUMACO"

ubicado en el departamento de Nariño, municipio de san Andrés de Tumaco a 300 km de la ciudad de pasto. La planta de recibo y despacho se encuentra situada en el barrio el pindo y el amarradero multiboya se encuentra a 65 km de este en las coordenadas Latitud: 01° 51' 2" N Longitud: 78° 48' 3" W, tiene capacidad operativa para atender buque tanques hasta de 120.000 toneladas de DWT, con los que se desarrollan operaciones de cargue y/o descargue de hidrocarburos

### 1.5 RECURSOS HUMANOS PARA LA PRESTACIÓN DE

SERVICIOS Operación Terminal Marítimo:

Loading Master

Supervisor de Operaciones

Personal Auxiliar de Operaciones Marinas

Personal de Embarcaciones de Apoyo

Inspector de Calidad y Cantidad

Operadores de Consola

### 1.6 INFORMACIÓN GENERAL DE LOS TERMINALES MARÍTIMOS (TERMINAL GENERAL INFORMATION)

- No hay limitaciones por marea para maniobras de amarre y desamarre de buque. (No tides Limitations for oil tanker mooring and unmooring).
- Las corrientes afectan las operaciones de cargue/descargue. (*Currents affect the operations of loading / unloading*).
- Tumaco 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. *Tumaco region 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*
- La presión barométrica media anual es aproximadamente 1004 milibares, mientras las presiones mínima y máxima registradas son 997 y 1012 milibares, respectivamente. *Annual average barometric pressure is about 1004 millibars, while the minimum and maximum pressures are recorded 997 and 1012 millibars, respectively.*
- 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.*
- La nubosidad promedio anual es 6.4. *The annual average is 6.4 cloudiness.*

| MES     | TEM<br>P.<br><br>°C | HUMEDA<br>D<br><br>REL. % | PRECIPITACIÓ<br>N<br><br>(mm) | BRILLO<br>SOLAR<br><br>(hrs.<br>décimos) | VIENTO nudos       |
|---------|---------------------|---------------------------|-------------------------------|------------------------------------------|--------------------|
| ENERO   | 25.4                | 82                        | 277                           | 242.0                                    | SUR/SUROESTE 10-20 |
| FEBRERO | 25.9                | 81                        | 235                           | 206.2                                    | SUR/SUROESTE 10-20 |
| MARZO   | 26.1                | 82                        | 267                           | 183.9                                    | SUR/SUROESTE 10-20 |
| ABRIL   | 26.2                | 82                        | 267                           | 183.9                                    | SUR/SUROESTE 10-20 |
| MAYO    | 26.1                | 83                        | 293                           | 183.7                                    | VARIABLES 5-10     |
| JUNIO   | 25.9                | 83                        | 348                           | 181.9                                    | SUR/SUROESTE 10-20 |

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S - TERMINAL MARITIMO DE TUMACO"

|            |      |    |     |       |                      |
|------------|------|----|-----|-------|----------------------|
| JULIO      | 25.8 | 83 | 183 | 209.9 | SUR/SUROESTE 10-20   |
| AGOSTO     | 25.9 | 83 | 81  | 193.4 | SUR/SUROESTE 10-20   |
| SEPTIEMBRE | 25.6 | 83 | 129 | 178.8 | VARIABLES 5-10       |
| OCTUBRE    | 25.5 | 85 | 114 | 165.7 | VARIABLES 5-10       |
| NOVIEMBRE  | 25.3 | 85 | 85  | 196.5 | VARIABLES 5-10       |
| DICIEMBRE  | 25.4 | 84 | 92  | 218.1 | SUR / SUROESTE 10-20 |

- g) Cuando la marea sube la corriente tiene SW y cuando la marea baja la corriente tiene dirección NE (High tide current is SW and low tide current is NE)
- h) En Tumaco prevalecen los vientos de oeste y sur (*In Tumaco prevailing winds from west – south.*)
- i) La fuerza de los vientos de costa varían desde brisas ligeras (Número Beaufort 2 o máximo 4 nudos) hasta una brisa moderada (Número Beaufort 4 o máximo 6 nudos). Los vientos costa fuera varían desde brisas ligeras (Número Beaufort 2 y 3 ) hasta una brisa moderada (Número Beaufort 4 o máximo 16 nudos) Los vientos más fuertes generalmente ocurren durante la marea creciente La distribución anual de los vientos según su fuerza suele ser la siguiente:

*The force of the shore 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). On high tide present strong winds the annual distribution by force winds usually the following:*

| Característica  | Número Beaufort | Velocidad (nudos) | Porcentaje de tiempo (%) | Meses del año  |
|-----------------|-----------------|-------------------|--------------------------|----------------|
| Calma           | 0               | 0-<1              | 20                       | Mar-Abr-May    |
| Ventolina       | 1               | 1-3               | 6                        | Jun            |
| Flojito         | 2               | 4-6               | 27                       | Jul-Ago-Sep    |
| Flojo           | 3               | 7-10              | 28                       | Dic-Ene-Feb    |
| Bonancible      | 4               | 11-16             | 17                       | Oct-Nov        |
| Fresquito       | 5               | 17-21             | 2                        | Nov            |
| Fresco          | 6               | 22-27             | 0                        | Ocasionalmente |
| Frescachón      | 7               | 28-33             | 0                        | Ocasionalmente |
| Temporal        | 8               | 34-40             | 0                        | Ocasionalmente |
| Temporal Fuerte | 9               | 41-47             | 0                        |                |
| Temporal Duro   | 10              | 48-55             | 0                        |                |

|                     |    |       |   |  |
|---------------------|----|-------|---|--|
| Temporal Muy Duro   | 11 | 56-63 | 0 |  |
| Temporal Huracanado | 12 | + 64  | 0 |  |

- j) Al arribo del buque tanque para el embarque del personal se puede usar solo la Escala Real siempre y cuando se consiga un buen socaire. En condiciones de marejada se usará la Escala Combinada (Escala de Piloto y Escala Real). La Escala de Piloto de acuerdo a recomendación es SOLAS (Ver Anexo II – ‘Escala de Piloto’). (For personnel boarding the vessel will provide the lee side according to the Pilot or the Loading Master advices. Under normal conditions the vessel gangway will be use, in case of bad weather the Pilot Ladder in will be allowed in accordance with the SOLAS recommendation -See attach II: Pilot Ladder-).
- k) Personal que se embarca en el buque tanque a su arribo: El Piloto Práctico aborda el buque en el área asignada; las Autoridades del Puerto, el Agente, y el Inspector de Contaminación en el área de fondeo. Cuando se garantice la libre plática El Cargo Loading Master vendrá a bordo a efectuar la inspección de seguridad en el área de fondeo. El Cargo Loading Master, los Conectores de los Brazos de Cargue y los Inspectores de Carga, abordarán cuando termine la maniobra de amarre y bajen la escala. (The Pilot will be boarding on arrival at sea area; Port Authorities, the Agent, and the Pollution Inspector at the anchor area while the ship is underway. When free pratique is guaranteed the Cargo Loading Master will coming aboard for deck safety inspection at the anchor area. The Cargo Loading Master, arms Connectors and the Cargo Inspector will get on board when mooring maneuver finish and the crew down the gangway).
- l) El Terminal no tiene la modalidad del procedimiento de despacho temprano (Early Departure Procedure) en relación con su documentación. (Regarding the documentation the Terminal does not have the Early Departure Procedure).

#### 1.7 OBLIGACIONES DEL TERMINAL MARÍTIMO

- 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, del Departamento Administrativo de Seguridad y Autoridades Sanitarias, previo cumplimiento de todas las normas y procedimientos establecidos por el Terminal Marítimo.
- b) Rendir oportunamente los informes que las autoridades requieran dentro de sus competencias y aquellos que soliciten por razones especiales, respondiendo por la veracidad y exactitud de los mismos.
- c) Mantener la continuidad y regularidad de los servicios en función de las atribuciones y objetivos del Terminal Marítimo, de acuerdo a la demanda de servicios.
- d) Atender toda solicitud de servicio portuario adicional a las reglamentadas en la resolución MT 350 de 2017, cuando estas se encuentren relacionadas con la seguridad del puerto, salvamento, rescate y lucha contra la contaminación, realizada por los usuarios del puerto, a costo del solicitante y previa disponibilidad de los recursos de la Terminal Portuaria.
- e) Informar a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA y demás autoridades competentes, de los incidentes que puedan afectar la seguridad o el medio ambiente, de acuerdo con lo establecido en el Plan de Contingencia, el cual hace parte del Plan de Manejo Ambiental, aprobado para el Terminal Marítimo de Tumaco.

*“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S – TERMINAL MARITIMO DE TUMACO”*

- f) Cumplir con el pago de los valores establecidos por las Autoridades Competentes que rigen las actividades portuarias y marítimas.
- g) Cumplir con las condiciones establecidas en el presente Reglamento y velar porque las personas o entidades que soliciten o utilicen los servicios del Terminal Marítimo cumplan sus disposiciones.
- h) Dar estricto cumplimiento a las obligaciones ambientales establecidas por ley y al Plan de manejo ambiental otorgado.
- i) Dar cumplimiento al Plan de manejo ambiental acuerdo a Resolución No. 1492 del 20 de diciembre de 2016 (CORPONARIÑO),
- j) Dar cumplimiento a la Resolución No. 801 del 13 de Julio de 2017 (ANLA) – Modificando Plan de Manejo ambiental otorgado.
- k) Velar porque los servicios prestados en el Terminal Marítimo estén sujetos a las regulaciones contenidas en el presente Reglamento y sean pagados por los usuarios de acuerdo con la estructura tarifaria vigente.
- l) Ejecutar las operaciones de trasiego de carga, granel líquido hidrocarburos , cumpliendo con las mejores prácticas nacionales e internacionales enmarcadas bajo el concepto de operaciones seguras en un mar limpio.
- m) Velar por el manejo integrado de los residuos líquidos y sólidos generados por los buque tanques, con el fin de garantizar el cumplimiento del Convenio MARPOL 73/78 en lo referente a la implementación de instalaciones de recepción, subcontratación/autorización para que los prestadores de servicios portuarios de recepción y disposición final de desechos adelanten estas actividades, con el propósito de prevenir la contaminación del medio marino.
- n) Permitir la evacuación de los desechos de los buques de manera adecuada hasta su disposición final, para evitar la contaminación del medio marino y/o terrestre.
- o) Garantizar la vigilancia y seguridad de las instalaciones portuarias y de la carga.
- p) La zona para el almacenamiento de combustibles, aceites y lubricantes estará ubicada en forma aislada donde un derrame accidental no afecte la calidad del agua de la zona.
- q) Responder y velar por la seguridad, calidad y eficiencia en el uso de las instalaciones portuarias y en el manejo de la carga, así como del control de acceso y tránsito de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario y sus áreas de almacenamiento, de acuerdo con las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, sin perjuicio de las actuaciones o actividades que las autoridades competentes deban llevar a cabo en el ejercicio de sus funciones.
- r) Adquirir y mantener vigentes, en conjunto con CENIT como titular de la concesión portuaria, las garantías que aseguren el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades que se derivan de las actividades que se realizan y de los servicios que se prestan en el Terminal Marítimo, de acuerdo con la normatividad vigente.
- s) Coordinar con las autoridades competentes para que, en el ejercicio de sus funciones y atribuciones legales, tales como regulaciones sanitarias, marítimas, humanas, animales y vegetales, migración, requisitos aduaneros, controles de la Capitanía de Puerto, entre otras, no se produzcan retrasos en las operaciones.

#### **.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 Tumaco, deberán acreditar los siguientes documentos:

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

#### **.7.2 AGENTE MARÍTIMO DEL BUQUE TANQUE**

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

Las funciones de los Agentes marítimos entre otras son:

- a) Representar al Armador en todas las relaciones comerciales y legales referentes a contratos de transporte marítimo.
- b) Gestionar todos los eventos administrativos relacionados con la permanencia del buque tanque en el Terminal Marítimo.
- c) Hacer entrega a las respectivas autoridades aduaneras y a órdenes del destinatario, de las mercancías transportadas por la nave;
- d) Representar judicialmente al Armador o al Capitán en lo concerniente a las obligaciones relativas a la nave agenciada.
- e) Responder personal y solidariamente con el Capitán del Buque Tanque agenciado, por la inejecución de las obligaciones relativas a la entrega o recibo de los hidrocarburos .
- f) Responder solidariamente con el Armador y el Capitán por toda clase de obligaciones relativas

a la nave agenciada que contraigan éstos en el país.

- g) Pagar con anticipación los servicios prestados por el Terminal.
- h) Pagar derechos de faros y boyas y demás cargos pertinentes a la Nación.
- i) Pagar otros servicios portuarios causados por el Buque Tanque, tales como utilización extraordinaria del puerto e incidentes de contaminación.
- j) Suministrar la información operativa requerida en la comunicación de pre-arribo.
- k) Informar 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) Todas las contempladas en el Libro V del Código de Comercio Nacional.

### **.7.3 OBLIGACIONES DE LOS USUARIOS**

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

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

- a) Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Marítimo Tumaco.
  - b) Guía Internacional de Seguridad de Buque 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 / 99 Plan Nacional de Contingencia contra derrame de hidrocarburos, derivados y sustancias nocivas, en aguas marinas, fluviales y lacustres.
  - k) Decretos 1609 del 31 de Julio de 2002 y 4741 del 30 de diciembre de 2005 “Prevención y Manejo de Residuos Peligrosos”
  - l) Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).
  - m) Resolución 850 de 2017, por medio de la cual se establece el contenido de los reglamentos de condiciones técnicas de operación de los puertos marítimos.

**1.8 PROCEDIMIENTO PBIP (ISPS PROCEDURES)**

- a) El Terminal Marítimo Tumaco actualmente se encuentran certificados en PBIP por la Dirección General Marítima mediante Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria No. 020034, expedida el 25 de Junio del 2016 y vigente hasta el 25 de Junio de 2020, 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. *(Security Procedures: The Tumaco Terminal are currently certified by the General Maritime Directorate through a Port Facility Compliance Statement No. 020034, issued on June 25, 2016 and valid until June 25, 2020, 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).*

**CAPÍTULO 2 ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN****2.1 ORGANIZACIÓN****.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 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.

**.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.

**.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.

**.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.

**.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](http://www.ecopetrol.com.co).

**.1.6 POLÍTICAS EMPRESARIALES**

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

#### **.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.

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 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.

#### **.1.8 ORGANIGRAMA DEL TERMINAL MARÍTIMO**

Se relaciona de forma general el esquema organizacional típico del que dispone ECOPETROL S.A. para la atención como operador del Terminal Marítimo de Tumaco, actuando en nombre de CENIT S.A.S. como autorizado.

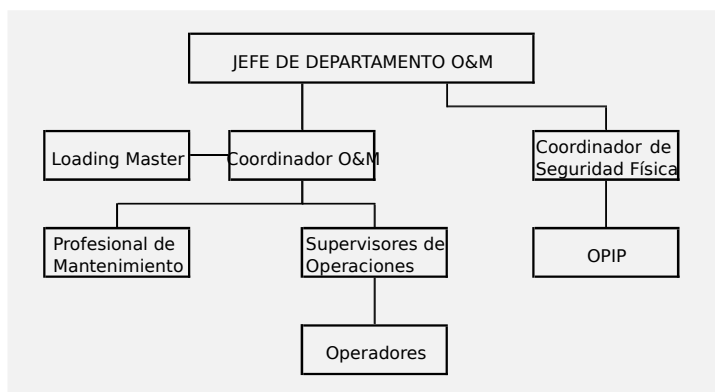


Ilustración 2. Organigrama del Terminal Marítimo Tumaco

## 2.2 FUNCIONES DEL TERMINAL MARÍTIMO

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

El Terminal Marítimo Tumaco, concesionado por CENIT y operado por la Vicepresidencia de Transporte y Logística (VIT) de ECOPETROL S.A., está dedicado al transporte de hidrocarburos (crudo south blend), bajo la modalidad de operación directa de mar a tierra o viceversa. Este Terminal cumple Condiciones Técnicas Especiales en razón a su ubicación, el alcance de sus actividades, la relevancia para el comercio exterior del país, tipo de tráfico atendido, la especialidad en sus operaciones y equipos, el tipo de producto manejado y el tonelaje de las embarcaciones atendidas. Con la suscripción al contrato de concesión portuaria No. 001 del 5 de febrero 2013, la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA hizo entrega formal de los bienes de uso público objeto de concesión de acuerdo con lo establecido en la cláusula segunda. En virtud del otrosí No.1 del 2013 el Terminal Marítimo de Tumaco se encuentra concesionado por CENIT hasta el año 2033.

Las áreas de uso público e infraestructura portuaria objeto de entrega, se encuentran ubicadas en el océano pacífico de Colombia, Departamento de Nariño, Municipio de San Andrés de Tumaco, y corresponden a los bienes de uso público junto con la infraestructura portuaria allí construida, y tienen las siguientes particularidades:

### 2.3 UBICACIÓN EXTENSIÓN DE LOS BIENES DE USO PUBLICO DEL TERMINAL

El Terminal Marítimo de Tumaco, operado por el Departamento de Operaciones y Mantenimiento Sur de ECOPETROL S.A., está dedicado al almacenamiento, cargue y descargue de hidrocarburos, bajo la modalidad de operación directa y/o semi – directa de tierra a mar; en la actualidad está dedicado a la exportación de crudo South Blend.

*"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S - TERMINAL MARITIMO DE TUMACO"*



Ilustración 3. Amarradero Multiboyas Terminal Marítimo Tumaco

Localización:

| CUADRO DE BOYAS | LATITUD             | LONGITUD         |
|-----------------|---------------------|------------------|
| BOYA No 1       | 01° 51' 17.6''<br>N | 78° 48' 22.0'' W |
| BOYA No 2       | 01° 51' 19.2''<br>N | 78° 48' 16.2'' W |
| BOYA No 3       | 01° 51' 15.2''<br>N | 78° 48' 12.9'' W |
| BOYA No 4       | 01° 51' 11.0''<br>N | 78° 48' 11.5'' W |
| BOYA No 5       | 01° 51' 07.9''<br>N | 78° 48' 16.6'' W |
| BOYA No 6       | 01° 51' 06.2''<br>N | 78° 48' 24.2'' W |

El Terminal Marítimo de Tumaco es la única instalación portuaria de tipo multiboya para exportación de crudo en Colombia. El amarradero flotante consta de 6 boyas de cuerpo cilíndrico con "manhole", un gancho pelícano y ánodos de protección suspendidos en el mar, con una cadena enterrada en el fondo con su respectiva ancla.

Zona de uso público aguas marítimas y lecho marino en la zona de maniobras

| PUNTOS  | ESTE            | NORTE       |
|---------|-----------------|-------------|
| PUNTO 8 | 809.524.70<br>1 | 696.246.436 |

*“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S – TERMINAL MARITIMO DE TUMACO”*

|          |                 |                  |
|----------|-----------------|------------------|
| PUNTO 9  | 809.115.28<br>1 | 697.999.256      |
| PUNTO 10 | 806.680.04<br>2 | 697.4333.91<br>1 |
| PUNTO 11 | 807.090.15<br>0 | 695.678.141      |

Zona de uso público aguas marítimas, lecho marino y terrenos de bajamar para el tendido de la línea submarina

| PUNTOS   | ESTE            | NORTE            |
|----------|-----------------|------------------|
| PUNTO 1  | 809.710.11<br>1 | 690.904330       |
| PUNTO 2  | 809.711.68<br>7 | 690.889.628      |
| PUNTO 3  | 809.712.74<br>3 | 690.853.264      |
| PUNTO 4  | 809.841.32<br>8 | 690.872.450      |
| PUNTO 5  | 809.831.58<br>7 | 690.922.159      |
| PUNTO 6  | 809.826.55<br>5 | 690.921.443      |
| PUNTO 7  | 809.816.77<br>1 | 690.925.967      |
| PUNTO 8  | 809.524.70<br>1 | 696.246.436      |
| PUNTO 9  | 809.115.28<br>1 | 697.999.256      |
| PUNTO 10 | 806.680.04<br>2 | 697.4333.91<br>1 |
| PUNTO 11 | 807.090.15<br>0 | 695.678.141      |

Zona de uso público terrenos de bajamar

| PUNTOS  | ESTE            | NORTE          |
|---------|-----------------|----------------|
| PUNTO 1 | 809.710.11<br>1 | 690.90433<br>0 |

*"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S - TERMINAL MARITIMO DE TUMACO"*

|            |                 |                 |
|------------|-----------------|-----------------|
| PUNTO<br>2 | 809.711.68<br>7 | 690.889.62<br>8 |
| PUNTO<br>3 | 809.712.74<br>3 | 690.853.26<br>4 |
| PUNTO<br>4 | 809.841.32<br>8 | 690.872.45<br>0 |
| PUNTO<br>5 | 809.831.58<br>7 | 690.922.15<br>9 |
| PUNTO<br>6 | 809.826.55<br>5 | 690.921.44<br>3 |
| PUNTO<br>7 | 809.816.77<br>1 | 690.925.96<br>7 |

## 2.4 ADMINISTRACIÓN

Todas las actividades administrativas y operativas realizadas en el Terminal Marítimo, están bajo la vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transporte; en la actividad portuaria todas las personas en ella involucradas, se someterán a lo prescrito por los convenios Marítimos Internacionales ratificados por la Nación, así como a las recomendaciones y directrices adoptadas por las Autoridades Marítimas y Portuarias Nacionales.

### 2.4.1 MODELO DE ADMINISTRACIÓN Y OPERACIÓN

ECOPETROL S.A. es una Sociedad de Economía Mixta de carácter comercial, organizada bajo la forma de sociedad anónima, del orden nacional, vinculada al Ministerio de Minas y Energía, de conformidad con la Ley 1118 de 2006, en adelante en el presente documento se llamará "ECOPETROL S.A." o "la Sociedad".

Los estatutos sociales de ECOPETROL S.A. se pueden consultar en la página electrónica de ECOPETROL S.A. [www.ecopetrol.com.co](http://www.ecopetrol.com.co).

## 4.2 RELACIÓN CON LOS USUARIOS

En el Anexo No. 2 se incluye el Código de buen gobierno de CENIT S.A.S., como Autorizado del Terminal Marítimo de Tumaco, que define el marco de actuación de la Sociedad frente a sus Accionistas, la Junta Directiva y demás administradores y, en términos generales, los miembros de sus Grupos de Interés, e integra las normas y mejores prácticas de gobierno corporativo que sirven de base al día a día de los negocios de Cenit.

## 4.3 TARIFAS

- La tarifa liquidada y cobrada por la utilización de las instalaciones y sus servicios es la establecida por el Terminal Marítimo Tumaco, la cual ha sido registrada ante la Superintendencia de Puertos y Transporte.
- La tarifa está expresada en dólares de los Estados Unidos de América.
- 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.
- Tarifas y cobros para todos los efectos en donde el Terminal preste un servicio adicional al Buque Tanque, este servicio será cobrado de acuerdo a las tarifas aprobadas por el Terminal Marítimo, cuando aplique.

*"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S – TERMINAL MARITIMO DE TUMACO"*

- e) El terminal marítimo para el cobro de muellaje tiene una tarifa única por el servicio portuario prestado la cual varía de acuerdo a la TRM del día de factura (zarpe de la nave)

Son motivo de cobros por servicios adicionales:

1. La utilización extra de las instalaciones por causas no imputables al Terminal Marítimo.
2. La disponibilidad extra de personal del Terminal.
3. La utilización extra de las instalaciones en actividades diferentes a la transferencia de carga.
  4. 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.
5. La utilización extra de embarcaciones o barcasas.
  6. La utilización extra del grupo de buzos.
7. El servicio de mitigación por causa de una contaminación.
8. El recibo de residuos líquidos aceitosos.
  9. El recibo de residuos sólidos clasificados.
  10. Otros servicios adicionales a solicitud del Buque Tanque.

#### **.4.4 FACTURACIÓN**

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

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

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

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

#### **.4.5 SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD**

El Terminal Marítimo de Tumaco desarrolla 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.

#### **.4.6 POLÍTICAS 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:

*"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S - TERMINAL MARITIMO DE TUMACO"*

**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.

#### **.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. (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 buoy sea).
- 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 al 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).

#### **.4.8 CÓDIGO 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](http://www.ecopetrol.com.co).

#### 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 los Terminales Marítimos. Contamos con los siguientes puntos de contacto: Línea gratuita: 01800093444, email [participación.ciudadana@ecopetrol.com.co](mailto:participación.ciudadana@ecopetrol.com.co) y el portal: [www.ecopetrol.com.co](http://www.ecopetrol.com.co).

### CAPÍTULO 3. INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS

#### 3.1 CANALES DE ACCESO

Para acceder al amarradero multiboya no se tiene canal ni dársena de maniobra por estar en aguas abiertas.

#### 3.2 MUELLE, AREA DE ATRAQUE Y UKC

#### 2.1 ACCESO A MUELLE Y ÁREA 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 buque tanque 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 buque tanque suministrará los medios que permitan pasar con seguridad desde la cabeza de la escalera hasta la cubierta, además de dos cuerdas, una línea de seguridad y un anillo salvavidas con luz de auto-ignición. Se deberá realizar 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 buque tanque, previo aviso al cargo loading master. La conducta de los visitantes será responsabilidad del capitán

#### 2.2 TERMINAL MARÍTIMO

El Terminal Tumaco se encuentra localizado en la parte externa del a Bahía de Tumaco. Consta de un terminal tipo Multiboya para la atención de buque tanques.

El amarradero por estar en aguas abiertas no posee una dársena de maniobra que limite su maniobra.

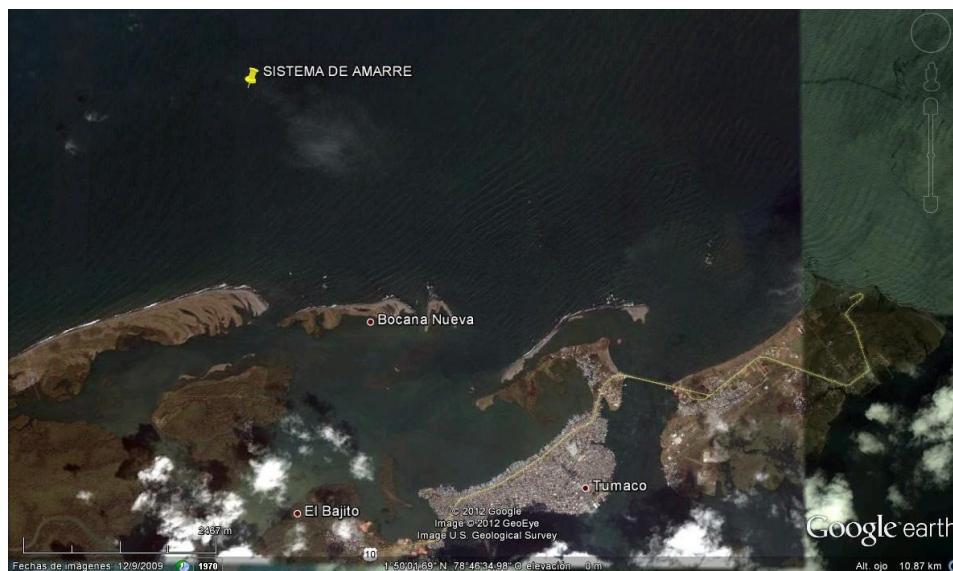


Ilustración 4. Ubicación Geográfica del amarradero

|                                                       |                                                                                                                                                |
|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tipo de amarradero                                    | MULTI BOYA                                                                                                                                     |
| Profundidad en el amarradero                          | 32 metros                                                                                                                                      |
| Canal de Acceso                                       | Aguas abiertas                                                                                                                                 |
| Otras Limitaciones, incluyendo mínimos, de todo tipo: | NO                                                                                                                                             |
| UKC                                                   | Garantizar mínimo 2,2 metros                                                                                                                   |
| Clase de fondo en el terminal                         | Arenoso                                                                                                                                        |
| Calado operativo en el acceso                         | 19 metros                                                                                                                                      |
| Calado operativo en el amarradero                     | 19 metros                                                                                                                                      |
| Nombre del Amarradero                                 | TUMACO OFFSHORE SEABERTH                                                                                                                       |
| Tipo de amarradero                                    | MULTI BOYA                                                                                                                                     |
| Profundidad en el amarradero                          | 32 m                                                                                                                                           |
| Canal de Acceso                                       | Aguas abiertas                                                                                                                                 |
| Otras Limitaciones, incluyendo mínimos, de todo tipo: | NO                                                                                                                                             |
| Configuración del amarradero                          | El amarradero posee 6 boyas de amarre y cada boya recibe del buque 2 líneas de cabos por boya. La configuración del amarradero es un hexágono. |
| Eslora máxima                                         | 250 m                                                                                                                                          |
| Manga Máxima                                          | 42 m                                                                                                                                           |
| Calado Máximo                                         | N/R                                                                                                                                            |

*“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S – TERMINAL MARITIMO DE TUMACO”*

|                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Desplazamiento Máximo                                 | 120.000 DWT                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Altura Máxima del múltiple sobre el Nivel del mar     | 13 m                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Máximo de Proa al centro del múltiple                 | 125 m                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Productos manejados                                   | SOUTH BLEND CRUDE OIL                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Requisitos Adicionales                                | Grúa de 15 SWL/ cargue Cerrado                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Profundidad del amarradero con respecto a:            | 32 Mts.                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Otras Limitaciones, incluyendo mínimos, de todo tipo: | NO                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Configuración de amarres                              | El amarradero posee 6 boyas de amarre y cada boya recibe del buque 2 líneas de cabos por boya. En total son 12 cabos y cada uno tiene 220 mts de largo con una resistencia de rotura de 55                                                                                                                      |
| Mangueras y Brazos                                    | MT con un diámetro de 3” en material Polipropileno. Los cabos son propiedad del buque tanque y están en los winches de cubierta, popa y proa. Dos (2) trenes de Mangueras de diámetros de 12” y cada una poseen la línea No.1 tiene 12 mangueras y la línea No.3 tiene 14 mangueras. La línea No.2 es stand by. |
| mínimo de Proa al centro del múltiple                 | 105 m                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Grúa                                                  | Capacidad de 15 SWL                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Calado Máximo                                         | N/R                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Desplazamiento Máximo                                 | 120.000 DWT                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Tipo de casco                                         | Doble casco                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Tipo de Buques                                        | Tanquero Handy, Panamax y Aframax                                                                                                                                                                                                                                                                               |

**Datos de diseño:**

Múltiple de recibo y de despacho “MANIFOLD”: cuenta una flauta de recibo de 12” con cuatro válvulas motorizadas de 12”, una flauta de despacho de 36” con cuatro válvulas motorizadas de 36” y una flauta de desvío de 6” con cuatro válvulas de 6”.

Sistema de Almacenamiento: cuatro tanques de techo flotante con doble cubierta, con una altura operacional de 11.800 mm y cuentan con:

- Sistema de medición estática por telemetría ENRAF, que transmite las lecturas de nivel a la sala de control.
- Tres mezcladores Jensen Vari Angle. Con motores de 30 HP máx, 440 rpm del eje y velocidad crítica de 1.960 rpm.

Sistema de bombeo: dos unidades principales de bombeo, cada una compuesta por un motor “White Superior” de 950 HP de combustión interna, Diésel, y una bomba centrífuga marca “Bingham” con una capacidad nominal de 25.000 BHP a una presión de 70 psi

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S – TERMINAL MARITIMO DE TUMACO”

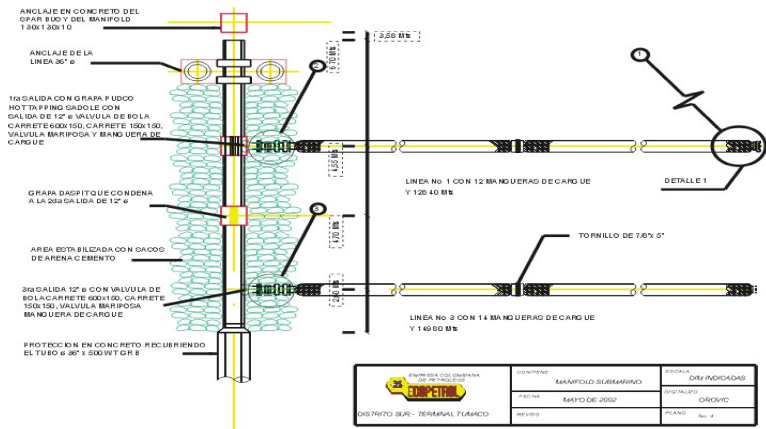


Ilustración 5. Múltiple submarino (PLEM)

| Tanque | Capacidad Nominal (BLS) | Capacidad Operativa (Volumen máximo en BLS) | Capacidad remanente (Volumen mínimo en BLS) | Consecuencias de pasar el volumen mínimo                                                              |
|--------|-------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| K-001  | 225.000                 | 218.000                                     | 38.500                                      | Por debajo de estas medidas, la confiabilidad de la medida no es aceptable para el proceso de cargue. |
| K-002  | 225.000                 | 209.000                                     | 31.500                                      |                                                                                                       |
| K-003  | 225.000                 | 209.000                                     | 38.000                                      |                                                                                                       |
| K-004  | 225.000                 | 209.000                                     | 37.500                                      |                                                                                                       |
| TOTAL  | 900.000                 | 845.000                                     |                                             |                                                                                                       |

Ilustración 6. Capacidad de los tanques de almacenamiento en tierra (Según SINOPER)



Ilustración 7. Foto aérea Instalaciones de almacenamiento

**3.2.3 PRODUCTOS MANEJADOS POR LÍNEA (GRADES BY LINE)**

| PRODUCTO          | MANGUERAS     | MÁXIMA RATA<br>BOMBEO BPH | MÁX. PRESIÓN<br>BOMBEO (PSIG) |
|-------------------|---------------|---------------------------|-------------------------------|
| Crudo south blend | 12" x 150 psi | 22.000                    | 80                            |
| Crudo south blend | 12" x 150 psi | 22.000                    | 80                            |

**3.2.4 ACCESOS VEHICULARES, FÉRREOS Y PEATONALES (PROCEDIMIENTO VEHICULAR)**

Acuerdo al Anexo 11. Procedimiento de entrada y salida del personal de las instalaciones. (ECP-DSF-P-006) y al Anexo 24 Procedimiento de ingreso y salida vehículos, carro tanques y buses PDO-P-010 V2

**3.3 CARTAS Y AYUDAS A LA NAVEGACIÓN (CHARTS AND NAVIGATION AIDS)**

Para las maniobras en el Terminal Marítimo de Tumaco, se utilizan las ayudas a la navegación y enfilaciones instaladas y mantenidas por Señalización Marítima, el terminal además cuenta con luces reglamentarias para señalización nocturna. *(For maneuvers at Terminal Tumaco., aids to navigation and installed leading lines are used and maintained by Señalización Marítima, terminal also have lights for night signaling regulations)*. Las cartas náuticas y publicaciones donde se hace referencia a la ubicación del terminal, restricciones a la navegación y ayudas a la navegación son: *(The nautical charts and publications which refers to the location of the terminal, some facilities, restrictions and navigation aids is)*:

- i. Carta de Navegación DIMAR COL 100.
- ii. Carta de Navegación DIMAR COL 101.
- iii. Carta de Navegación DIMAR COL 102
- iv. Carta de Navegación DIMAR COL 310
- v. Boya de enfilación: Latitud 01° 50' 58.4" N Longitud 78° 48' 29.9" W
- vi. Faro: Latitud 01° 49' 06.2" N Longitud 78° 48' 33" W

En las proximidades del terminal se deben garantizar las profundidades para los calados de los buques debido a la presencia de severos fenómenos naturales tales como: posibles Tsunamis, Mareas fuertes (Andanías) y procesos de sedimentación se presentan en la línea de costa del área, además de la aparición y desaparición de islas frente al litoral. Para la aproximación de buques existe el procedimiento de aproximación, amarre y desamarre de buque taque. CTU-CTU-I-021. Anexo 8 del presente reglamento.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S - TERMINAL MARITIMO DE TUMACO"

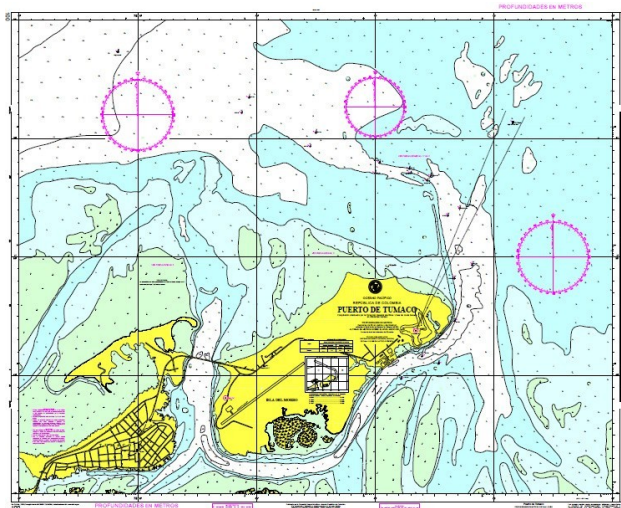


Ilustración 8. Carta de Navegación COL 100

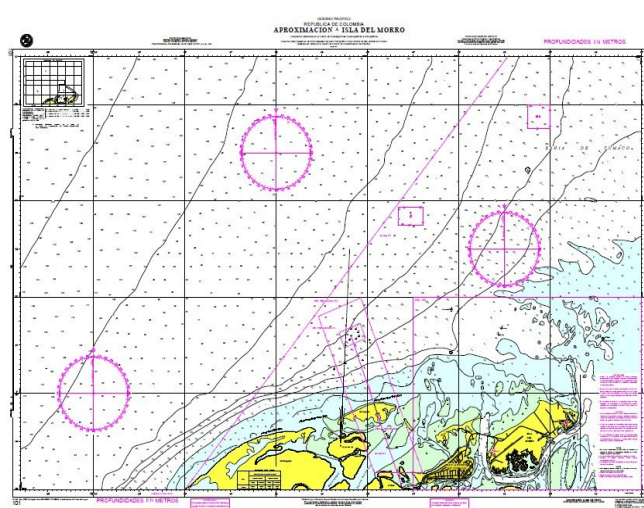


Ilustración 9. Carta de Navegación COL 101

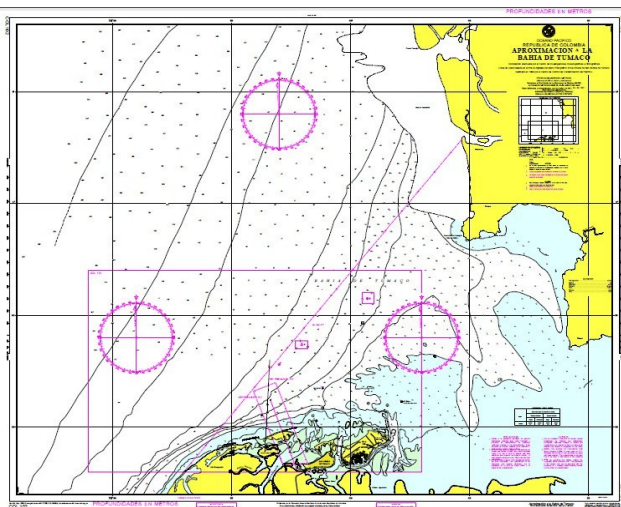


Ilustración 10. Carta de Navegación COL 102

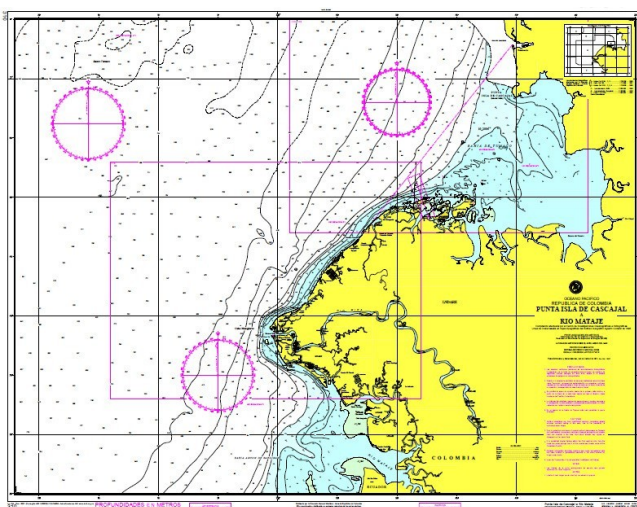


Ilustración 11. Carta de Navegación COL 310

### 3.3.1 SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA (MARITIME SIGNALS)

| Ítem | Ubicación          | Cantidad | Unidad | Ubicación                            | Especificación / Observación                    | Evidencia Fotográfica                                                                |                                                                                       |
|------|--------------------|----------|--------|--------------------------------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
|      |                    |          |        |                                      |                                                 | Día                                                                                  | Noche                                                                                 |
| 1    | Boya de enfilación | 1        | Un     | Lat 01°50'59"N<br>Long 078°48'28.5"W | Instalada luminaria Azul 8 Cd/<br>Carmanah M550 |  |  |

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT  
TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S - TERMINAL MARITIMO DE TUMACO"

|   |                      |   |    |                                        |                                                                     |                                                                                      |                                                                                       |
|---|----------------------|---|----|----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| 2 | Spa<br>r<br>Buo<br>y | 1 | Un | Lat 01°51'11.2"N<br>Long 078°48'22"W   | No Aplica                                                           |    |                                                                                       |
| 3 | Boya<br>1            | 1 | Un | Lat 01°51'17.6"N<br>Long 078°48'22.6"W | Instala<br>da<br>lumina<br>ria<br>Azul 8<br>Cd/<br>Carmanah<br>M550 |    |    |
| 4 | Boya<br>2            | 1 | Un | Lat 01°51'20.2"N<br>Long 078°48'15.9"W | Instala<br>da<br>lumina<br>ria<br>Azul 8<br>Cd/<br>Carmanah<br>M550 |    |    |
| 5 | Boya<br>3            | 1 | Un | Lat 01°51'16.1"N<br>Long 078°48'12.1"W | Instala<br>da<br>lumina<br>ria<br>Azul 8<br>Cd/<br>Carmanah<br>M550 |   |   |
| 6 | Boya<br>4            | 1 | Un | Lat 01°51'11.7"N<br>Long 078°48'11.7"W | Instala<br>da<br>lumina<br>ria<br>Azul 8<br>Cd/<br>Carmanah<br>M550 |  |  |
| 7 | Boya<br>5            | 1 | Un | Lat 01°51'08.6"N<br>Long 078°48'16.2"W | Instala<br>da<br>lumina<br>ria<br>Azul 8<br>Cd/<br>Carmanah<br>M550 |  |  |
| 8 | Boya<br>6            | 1 | Un | Lat 01°51'06.0"N<br>Long 078°48'23.6"W | Instala<br>da<br>lumina<br>ria<br>Azul 8<br>Cd/<br>Carmanah<br>M550 |  |  |

### 3.4 PELIGROS Y RESTRICCIONES A LA NAVEGACIÓN

*"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S – TERMINAL MARITIMO DE TUMACO"*

- a) Tiene peligro por restricción para la navegación y la pesca para protección de la infraestructura la zona de influencia donde opera el sistema Convencional de Amarre por Boyas (CMBM) para cargar buques petroleros. Esta área se encuentra en los siguientes puntos:

Latitud 01° 48' 18" N Longitud 78° 47' 22" W

Latitud 01° 48' 18" N Longitud 78° 48' 15" W

Latitud 01° 51' 56" N Longitud 78° 49' 05" W

Latitud 01° 52' 00" N Longitud 78° 49' 56" W

Ver "Carta de Navegación DIMAR COL 101 Aproximación a Isla del Morro"

- b) Cualquier otro que sea informado vía Radio o vía texto por la Capitanía de Puerto.

### 3.5 ÁREA DE FONDEO

La zona de fondeo autorizada por la DIMAR se encuentra en las siguientes coordenadas:

Latitud 01° 53' 56" N Longitud 78° 47' 23" W

Latitud 01° 53' 56" N Longitud 78° 48' 42" W

Latitud 01° 53' 53" N Longitud 78° 48' 42" W

Latitud 01° 53' 53" N Longitud 78° 47' 23" W

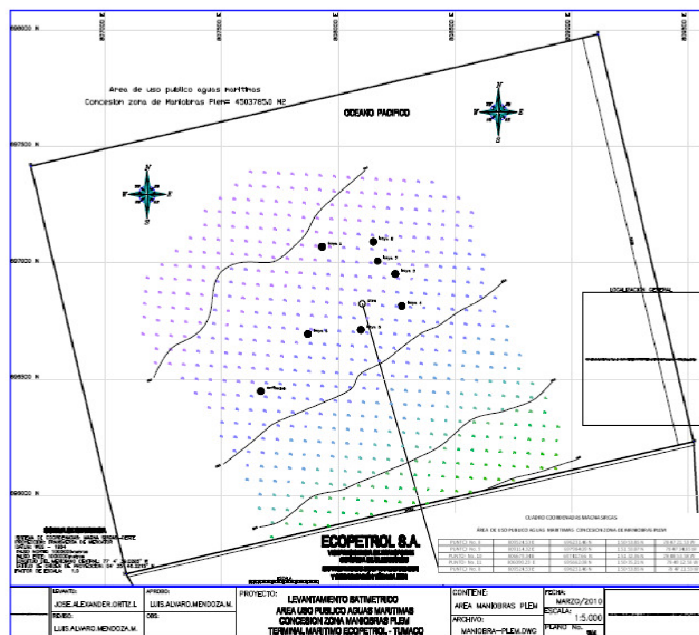
Ver "Carta de Navegación DIMAR COL 101 Aproximación a Isla del Morro"

- a) El tipo de fondo es arenoso.

### 3.6 PROGRAMA DE MANTENIMIENTO E INFORMACIÓN BATIMÉTRICA

ECOPETROL garantiza el mantenimiento de la infraestructura acuerdo al Plan/Programa y sus Frecuencias establecidas para los siguientes equipos y sistemas en la plataforma SAP:

#### Información Batimétrica



**Ilustración 12. Batimetría del Área de Amarradero****3.7 INSTALACIÓN DE RECEPCIÓN**

El Terminal Marítimo de Tumaco es la única instalación portuaria de tipo multiboya para exportación de crudo en Colombia. El amarradero flotante consta de 6 boyas de cuerpo cilíndrico con “manhole”, un gancho pelicano y ánodos de protección suspendidos en el mar, con una cadena enterrada en el fondo con su respectiva ancla. *(Tumaco terminal is the only multibouy sea berth in Colombia. There are 6 buoy for mooring).*

Por la naturaleza de nuestro Terminal, no posee facilidades para la recepción de residuos y mezclas oleosas, aguas sucias y basuras (Acorde con las Reglas 12 del Anexo 1, 10 del anexo 4 y 7 del Anexo 5 de Marpol) que no hayan podido ser tratadas y/o incineradas a bordo de los buque tanques, el buque coordinará directamente con la agencia marítima para asegurar la disposición final de los mismos. Cuenta con un Artefacto Naval cuya capacidad de almacenamiento es de 5.440 barriles como apoyo en caso de requerirse. *(Due to the nature of our Terminal, for the reception of oily residues and mixtures, sewage and garbage (according to Regulations 12 of Annex 1, 10 of Annex 4 and 7 of Marpol Annex 5) that could not be treated and/or incinerated on board the tanker vessels, master’s ship coordinate with the agency for to ensure final disposal. We have a Naval Artifact whose storage capacity is 5,440 barrels as support if your service is required).*

**CAPITULO 4 SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES Y CARGA****4.1 HORARIO**

El terminal restringe la actividad de maniobra de amarre en el siguiente horario: 06:00 a 4:00

El horario de atención al público en el terminal es de lunes a viernes de las 08:00 a 14:00

El terminal permanece en operación 24 horas de lunes a domingos

**4.2 CONDICIONES DE USO DEL TERMINAL MARÍTIMO TUMACO (TANKER LOADING ADVICE)**

a) Una vez que el buque tanque se encuentre asegurado y amarrado, no se podrán proveer los siguientes servicios *(While the ship is moored, the following services will not be provided):*

- Combustibles *(Bunkering).*
- Agua Potable *(Fresh water).*
- Facilidades de Reparación *(Repair facilities).*

b) El Capitán del Buque Tanque que ingrese a alguno de los Terminal Marítimos de Tumaco, deberá firmar el recibo de las condiciones de uso del Terminal como constancia del conocimiento del contexto del mismo. Ver Tanker Loading Advice. *(The Master must sign the tanker loading advice).*

**4.3 DOCUMENTACIÓN NECESARIA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO****4.3.1 NORMAS ADUANERAS**

El agente marítimo en coordinación con la gerencia de comercio internacional de Ecopetrol debe tramitar y presentar mínimo con 12 horas de anticipación los documentos de aduana para las exportaciones de crudo (DEX – SAE)

**4.3.2 ACEPTACIÓN DEL BUQUE**

El buque tanque está obligado a presentar ante las autoridades competentes, la documentación establecida por la Organización Marítima Internacional (OMI), así como los documentos establecidos en la Ley 17 de 1991

expedida el 4 de marzo de 1991 por El Congreso de Colombia, por medio de la cual se aprobó el convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional y las demás disposiciones reglamentarias concordantes.

El buque tanque será aceptado por el terminal, siempre y cuando cumpla 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 CTU-CTU-I-029. Además, dará cumplimiento a todas y cada una de las condiciones técnicas del Terminal.

#### **4.4 VERIFICACIÓN DE INFORMACIÓN 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. 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.**

##### **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 Master:**

- 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, H<sub>2</sub>S, 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.

*"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S - TERMINAL MARITIMO DE TUMACO"*

d) Surveyor:

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

#### 4.4.3 DOCUMENTOS PARA EL ZARPE.

Los siguientes documentos producto del cargue o descargue de hidrocarburos 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 OPERACIONES EN EL TERMINAL MARÍTIMO DE TUMACO

##### 4.5.1 INSPECCIÓN DE SEGURIDAD AL BUQUE TANQUE.

El Cargo Loading Máster abordará el Buque Tanque en fondeo (cuando el Coordinador lo autorice) 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 bordo del Buque Tanque e instalaciones portuarias.

#### **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, realizar los controles periódicos de calidad y cantidad durante el cargue/descargue, así como la toma de las muestras requeridas a bordo del buque tanque, y coordinar su traslado y custodia hasta el laboratorio. Es responsabilidad del Inspector de la carga contar con la logística necesaria para el cumplimiento de sus funciones.

#### **4.5.3 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.**

Para las operaciones de cargue o descargue de hidrocarburo, debe cumplirse con lo establecido en los Instructivos CTU-CTU-I-024 PROCEDIMIENTO DE CARGUE DE BUQUE TANQUE y demás normas concordantes.

#### **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.**

- 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 amarrado en el Terminal.
- d) El Cargo Loading Master, 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) En el Terminal, 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 a su vez lo estará con el Control de Carga del Terminal Marítimo. El encargado de la conexión de mangueras abordarán la nave con el fin de efectuar la conexión o desconexión de las mangueras de carga al manifold del buque tanque. Este grupo estará bajo la supervisión del Cargo Loading Master.

#### **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 Master 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 y secuencia de 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) Bajo ninguna circunstancia, durante el cargue, el buque tanque cerrará válvulas repentinamente sin previo aviso al Cargo Loading Máster. Toda reducción y/o aumento de rata deberá ser 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) Durante el proceso de trasiego de hidrocarburos, el Cargo Loading Master hará inspecciones periódicas a las conexiones, alrededores del Buque Tanque e instalaciones portuarias. Ver Anexo 12 procedimiento de inspección de seguridad al tanquero. CTU-CTU-I-022.
- 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) 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) 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 cargar/descargar en los Terminal marítimo Tumaco deberá probar el E.S.D. (Sistema de Parada de Emergencia), antes de llegar al Terminal, informando de ello y de su resultado, al Cargo Loading Master en la inspección de seguridad en fondeo. De igual forma el E.S.D. en tierra.

#### **4.5.8 RESERVAS DEL TERMINAL MARÍTIMO.**

El Terminal Marítimo se reserva el derecho a:

- a) Para iniciar operaciones la agencia marítima debe presentar comprobante de consignación del pago previo a los servicios portuarios que se prestarán.
- b) El Terminal 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.

*“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S – TERMINAL MARITIMO DE TUMACO”*

- 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 Master, de acuerdo a 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 Master, 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, dando aviso a los 60, 30,10 y 05 minutos, para finalizar la operación.

**4.5.10 PARADAS EN CASO DE EMERGENCIA.**

En caso de una parada de emergencia durante las operaciones de trasiego, cargue o descargue la orden será dada por el primer oficial o por el Cargo Loading Master, se emitirá por lo menos tres veces consecutivas y será según aplique:

"(Terminal Ecopetrol) PARA (Nombre del Buque Tanque) PARE POR EMERGENCIA".

"(Nombre del Buque Tanque) PARA (Terminal Ecopetrol) PARE POR EMERGENCIA".

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

"(Ecopetrol Terminal) CONTROL TO (Nombre del Buque Tanque) EMERGENCY STOP"

"(Nombre del Buque Tanque) CONTROL TO (Ecopetrol Terminal) EMERGENCY STOP"

El procedimiento anterior es convenido en 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 a 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 y fluvial. (Control over this activity by the Colombian Maritime Authority, through the Inspectors for the prevention of maritime and fluvial pollution).
- d) De acuerdo al convenio MARPOL protocolo 1978, se podrán recibir residuos de hidrocarburo, lastres contaminados, aguas de lavado de tanques y mezclas oleosas en instalaciones propias o con terceros previamente coordinada con el agente marítimo. (*According MARPOL/78, it Will be posible to receive waste from hydrocarbons, contaminated ballast, tank washing wáter and oily mixtures in Ecopetrol Facilities or others prior coordination with the Agency*)

Acuerdo al Anexo 15. Procedimiento recibo de mezclas oleosas CTU-CTU-I-369.

**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 Tumaco.

**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.**

Ante predicción de mal tiempo o disminución de presión barométrica en el reporte meteorológico, el Capitán y su tripulación deberán permanecer a bordo durante la operación de cargue o descargue de hidrocarburos, con máquina lista para atención de posible emergencia y zarpe.

En condiciones adversas de viento entre los 20, 25 y 30 nudos, se suspenden las operaciones de

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S - TERMINAL MARITIMO DE TUMACO”***

cargue/descargue hasta una nueva evaluación de seguridad por parte del Cargo Loading Master, quien ordenará las maniobras de desconexión, desamarre y/o zarpe según el caso.

#### 4.5.15 ATAJARATAS.

Toda nave amarrada estará provista de ataja ratas u otros medios adecuados para prevenir el paso de roedores entre la nave y el muelle, plataforma y/o amarradero.

#### 4.5.16 DEFENSAS.

Por la condición de configuración del Terminal (amarradero multiboya) no se hace uso de defensas.

#### 4.5.17 ESCALAS.

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

Escalas Reales: utilizadas para el acceso del personal a bordo tanto en fondeo como amarrado.

Escala combinada: Acuerdo a la OMI y recomendaciones IMPA.

Escala de Gato: Su uso es para el embarque y desembarque del piloto práctico y tripulación cuando las condiciones del mar no permiten usar la escala real o la combinada.

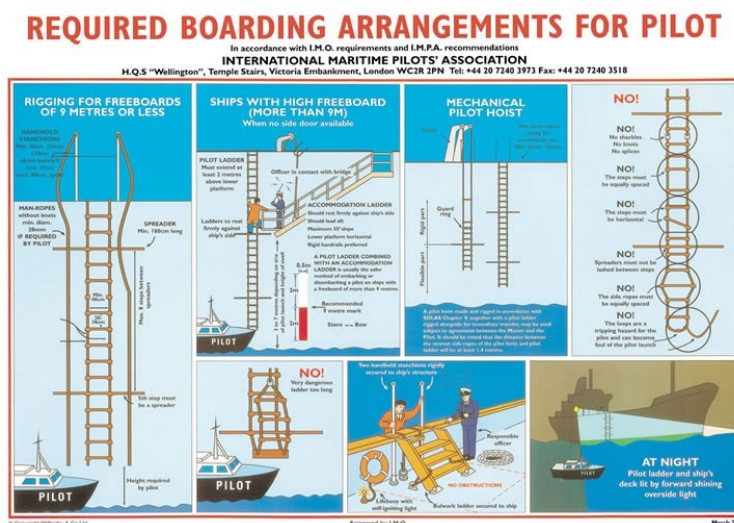


Ilustración 13. Esquema de escalas para acceso a buques

#### 4.5.18 GAS INERTE Y LAVADO CON CRUDO (Inert gas and crude oil washing)

El sistema de gas inerte debe estar totalmente operativo. Está autorizado el Mínimo Marpol para el COW. *(The inert gas system must be operative. It is allowed Minimmun MARPOL crude oil washing).*

#### 4.5.19 CONTAMINACIÓN (Oil Pollution)

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

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S - TERMINAL MARITIMO DE TUMACO"

*guides that are part of this plan).*

#### 4.5.19.1 EQUIPOS DISPONIBLES PARA EL CONTROL DE DERRAMES (Oil Spill equipment)

| SISTEMA                                   | EQUIPO                                                                              | CAN<br>T |                | UBICACIÓN           |
|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------|----------------|---------------------|
| ARTEFACTOS<br>NAVALES                     | Gabarra Majagua II con grúa de 50 Ton y 5000 barriles para almacenamiento de crudo. | 1        | Disponib<br>le | Muelle<br>Ecopetrol |
|                                           | Remolcador Orito I con 360 HP                                                       | 1        | Disponib<br>le | Muelle<br>Ecopetrol |
|                                           | Lancha Barracuda IV                                                                 | 1        | Disponib<br>le | Muelle<br>Ecopetrol |
| EQUIPOS DE<br>CONTENCIÓN                  | Barreras Ro Boom 13000 x 250m largo                                                 | 4        | Disponib<br>le | Majagua II          |
|                                           | Unidad de potencia multipropósito marca HATZ (con Blower) y sistema hidráulico      | 2        | Disponib<br>le | Majagua II          |
|                                           | Unidad de potencia DESMI con sistema hidráulico                                     | 2        | Disponib<br>le | Majagua II          |
|                                           | Tela oleofilica                                                                     |          | Disponib<br>le | Majagua II          |
|                                           | Barrera oleofilica                                                                  |          | Disponib<br>le | Majagua II          |
| EQUIPO DE<br>RECOLECCIÓN                  | Equipo DESMI tipo TERMITE                                                           | 2        | Disponib<br>le | Majagua II          |
|                                           | PLANTA ELECTRICA ES 6500 HONDA                                                      | 1        | Disponib<br>le | Majagua II          |
|                                           | BOMBA SELWOOD DE CONTINGENCIA                                                       | 1        | Disponib<br>le | Majagua II          |
|                                           | Mangueras de succión de 3" x 15 mts                                                 | 1        | Disponib<br>le | Majagua II          |
|                                           | Mangueras de descarga de 3" x 30 mts                                                | 1        | Disponib<br>le | Majagua II          |
| EQUIPOS DE<br>ALMACENAMIENT<br>O TEMPORAL | Fast tank 3000 galones                                                              | 1        | Disponib<br>le | Majagua II          |

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S – TERMINAL MARITIMO DE TUMACO"

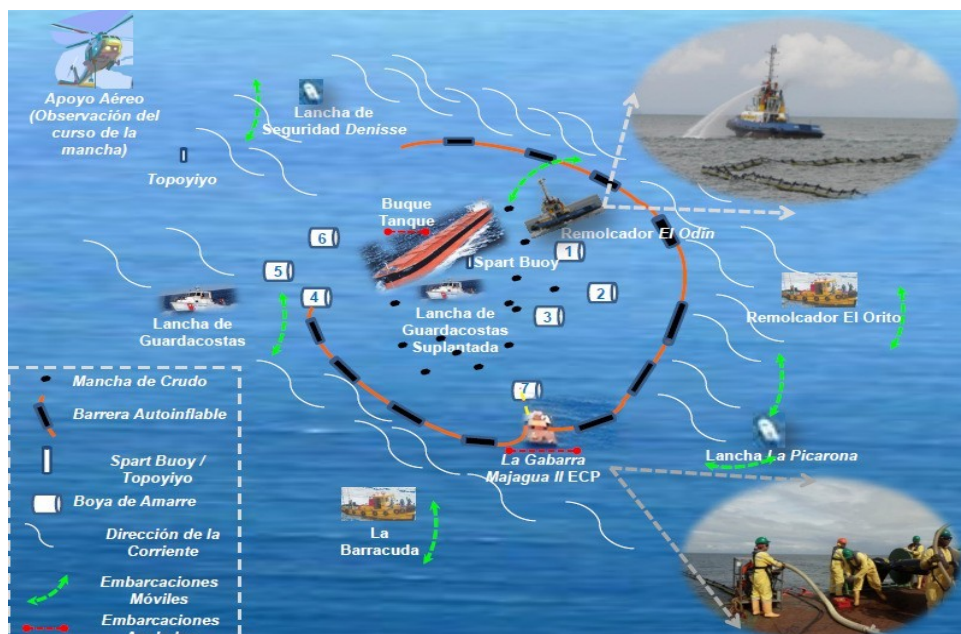


Ilustración 14. Configuración de los equipos de contingencia

#### 4.5.20 NORMAS DE OPERACIÓN

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*:

- Foro Internacional de Compañías Petroleras Marinas (OCIMF). (Oil Companies International Marine Forum).
- Cámara de Transporte Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (ICS). (International Chamber of Shipping).
- Guía Internacional de Seguridad de Tanqueros y Terminales Petroleros (ISGOTT). (International Guide for Oil Tankers and Terminals).
- Guía de Trasiego de Buque Tanque a Buque Tanque (STS). (Ship To Ship Transfers).
- Normas para manifold de Buque Tanques y Equipos Asociados OCIMF. (Manifold Regulations for Tankers and Associate Equipments).
- 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).
- Ficha GA OP-3 Manejo de Graneles líquidos, hidrocarburos y aceites vegetales (ANLA). File GA OP-3 Handling of liquid bulks, hydrocarbons and vegetable oils.
- Plan de Manejo Ambiental acuerdo a Resolución No. 1492 del 20 diciembre de 2016 (CORPONARIÑO). Environmental Management Plan agreement with Resolution No. 1492 of December 20, 2016.
- Resolución 801 del 13 Julio de 2017 (ANLA). Resolution 801 of July 13, 2017 (ANLA).
- Seguro de Contaminación por Petróleo Hidrocarburos (P&I – Protection and Indemnity).
- Seguridad de la Vida humana en el Mar (International Convention for the Safety of Life at Sea SOLAS).
- Código Internacional para la Protección de Buques y la Instalación Portuaria PBIP (ISPS).
- Código Internacional para la Gestión de la Seguridad, ISM Code
- CLC 92 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (1992 Protocol).
- Decreto Ley N° 321 de 1999, Plan Nacional de Contingencia contra derrame de hidrocarburos, derivados y sustancias nocivas, en aguas marinas fluviales y lacustres.

*“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S – TERMINAL MARITIMO DE TUMACO”*

- p) 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.
- q) ECP-VSM-M-001-17 Manual de Medición de Hidrocarburos y Biocombustibles Capítulo 17 API – Medición Marina y Fluvial V.01
- r) ECOPETROL General Conditions for FOB Sales of Crude Oil and Refined Products 2002 -01 Edition BOGOTA D.C

#### 4.5.21 SEGURIDAD PORTUARIA

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

- a) 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.
- b) Cumplimiento de procedimientos de HSE de ECOPETROL S.A. Bajo el instructivo GAB-G-012. Anexo 4 del presente reglamento.
- c) La ANLA a través de la resolución No. 801 del 13 Julio del 2017 aprobó el Plan de Contingencias presentado en el complemento del Plan de manejo ambiental.
- d) Aplicación del Código P.B.I.P. Bajo el procedimiento GTR-P-004. Anexo 6 del presente reglamento.
- e) Manuales de Operaciones Marinas.

El terminal Marítimo cuenta con el apoyo de guardacostas durante las operaciones, para controlar que cualquier otra embarcación se aproxime al buque tanque, sin autorización, *SECURITY BOAT: Maritime Terminal has support for coast guard in the area, to control than any other boat approaching the tanker without authorization during loading and unloading operations.*

Ninguna embarcación, salvo aquellas autorizadas por ECOPETROL S.A. en virtud de la operación, podrá aproximarse y/o abarloadse 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*

#### 4.5.22 CONDICIONES DE ILUMINACIÓN

Teniendo en cuenta que el sistema de amarre es multiboya, no se cuenta con un sistema tradicional de iluminación. Para la iluminación de las instalaciones en tierra del Terminal, se encuentran descritas en el Anexo 6. Procedimientos para el plan de protecciones portuarias terminales marítimos Ecopetrol (GTR-P-004)

#### 4.5.23 CONDICIONES DE LIMPIEZA GENERAL DEL TERMINAL

Las labores de aseo y rocería y están 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.

Acuerdo al Anexo 17. Guía para la gestión integral de residuos en Ecopetrol s.a. (ECP-DHS-G-076)

#### 4.6 SERVICIOS A LAS NAVES

- a) Asistencia a las maniobras de atraque y zarpe con Remolcadores y pilotos prácticos. Los buques tanques que operen en nuestro Terminal mantendrán permanentemente la señalización establecida en el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes.
- b) Amarre / desamarre: Para la prestación de este servicio, Ecopetrol S.A. tiene suscrito un contrato con una empresa reconocida y debidamente autorizada por DIMAR. El Capitán del Buque tanque adoptará las medidas necesarias para vigilar la tensión de las amarras durante el tiempo que esté amarrado en el Terminal.

*“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S – TERMINAL MARITIMO DE TUMACO”*

- c) Conexión y Desconexión de las mangueras de carga al Manifold del buque tanque.
- d) Uso de Muelle, Plataforma y/o Amarradero.
- e) Atención de emergencias por derrame de hidrocarburos, incendio y contaminación marina.
- f) Por la naturaleza de nuestro Terminal, para la recepción de residuos y mezclas oleosas, aguas sucias y basuras (Acorde con las Reglas 12 del Anexo 1, 10 del anexo 4 y 7 del Anexo 5 de Marpol) que no hayan podido ser tratadas y/o incineradas a bordo de los buque tanques, el buque coordinará directamente con la agencia marítima para asegurar la disposición final de los mismos. (Due to the nature of our Terminals, for the reception of oily residues and mixtures, sewage and garbage (according to Regulations 12 of Annex 1, 10 of Annex 4 and 7 of Marpol Annex 5) that could not be treated and/or incinerated on board the tanker vessels, master's ship coordinate with the agency for to ensure final disposal).

Los arreglos pertinentes para obtener los siguientes servicios y/o suministros, entre otros, deberán hacerse a través del Agente Marítimo. Los Terminales Marítimos de ECOPETROL no proporcionan 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 CARACTERÍSTICAS DEL BUQUE

|                                       |                                   |
|---------------------------------------|-----------------------------------|
| Tipo de Buques                        | Tanquero Handy, Panamax y Aframax |
| Eslora máxima                         | 250 m                             |
| Eslora mínima                         | 206 m                             |
| Manga Máxima                          | 42 m                              |
| Manga mínima                          | 28 m                              |
| Máximo de Proa al centro del múltiple | 125 m                             |
| mínimo de Proa al centro del múltiple | 105 m                             |
| Grúa                                  | Capacidad de 15 SWL               |
| Calado Máximo                         | N/R                               |
| Desplazamiento Máximo                 | 120.000 DWT                       |
| Tipo de casco                         | Doble casco                       |

#### 4.6.2 SERVICIO DE PILOTOS PRACTICOS

- a) El practicaaje es obligatorio (Ley 658 – 2001 Ley de Pilotos Prácticos). *Pilotage is compulsory.*
- b) El servicio de practicaaje en el Terminal marítimo Tumaco, debe ser prestado por Pilotos Prácticos de primera clase y/o Maestros colombianos con licencia vigente, autorizados por “DIMAR”. *(Pilotage service in Tumaco Terminal, Must to be Colombian firts class and/or Master Pilots provided by DIMAR).*
  - 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 Tumaco, el Piloto asesorará las maniobras de amarre y desamarre desde el puente del Buque, esto le permitirá hacer un mejor análisis de la velocidad y distancia requerida para aproximarse al amarradero, 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 en el área del amarradero. *(According to the procedures of the Tumaco Terminal, Pilot advice maneuvers mooring and unmooring from the bridge of the ship, this will allow a better analysis of the speed and distance to approach multibuoy and drift produced by effects 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 at the mooring area).*
  - e) El Piloto Práctico de primera clase y/o Maestro designado abordará el buque tanque en el área de posición latitud 1°52.5´N y longitud 078°48,5´W o donde disponga la autoridad del puerto. *The firts class and/or Master Pilot will embark the tanker in the area as follow latitude 1°52.5´N y longitude 078°48,5´W or port authority designed 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. *Captains of tankers shall provide facilities for Pilots embark and exercise their duties in accordance with existing regulations.*
  - h) En caso 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 transitar en las instalaciones del Terminal Marítimo Tumaco, al embarcar y desembarcar del buque tanque, el Piloto Práctico deberá acatar todas las normas de Seguridad de ECOPETROL S.A. y en especial utilizar los elementos de protección personal y el chaleco salvavidas. Cualquier contravención del Piloto Práctico a lo aquí estipulado lo hará acreedor a una llamada de atención; en caso de reincidencia, el Cargo Loading Master, podrá ordenar la suspensión del servicio por parte de dicho Piloto Práctico y ser remplazado por otro. En ningún caso el Terminal será responsable ante la inobservancia de las medidas de seguridad. *To move on the Tumaco Maritime Terminal 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 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.*
- l) De acuerdo con los procedimientos del Terminal Marítimo de Tumaco, el Piloto Práctico asignado permanecerá a bordo del Buque Tanque desde el inicio de la operación hasta que la misma sea completada después del desatraque y el Buque tanque sea conducido al Área de Fondeo y/o zarpe del Terminal. Aplica procedimiento de aproximación, amarre y desamarre de buque taque. CTU- CTU-I-021. In accordance with *Tumaco Terminal's procedures Pilot must to be onboard all cargo operations time. Procedure CTU-I-021.*

#### 4.6.3 SERVICIO DE REMOLCADOR

- a) Está regulado por la autoridad marítima colombiana y es obligatorio el uso de un remolcador con un mínimo de 45 Toneladas de Bollard Pull, para maniobras de aproximación, amarre y desamarre, para el Terminal marítimo de Tumaco. *(It is regulated by the Colombian maritime authority and is mandatory to use one tugboat with a minimum of 45 Tons. Bollard Pull To approach maneuvers, mooring and unmooring for Tumaco 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 llamado es requerido 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 Master y al Piloto Práctico. Para el zarpe son requeridos por el Cargo Loading Master vía telefónica o celular en coordinación con el Agente Marítimo, igual que al arribo al puerto los Capitanes de los Remolcadores informan su presencia por radio VHF Marino al Cargo Loading Master y al Piloto Práctico. *(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 Loading Master and Pilot. For loading and unloading, Master Loading is required by telephone or cell phone in coordination with the Maritime Agent, as well as the mooring by the Captains of the Tugs report their presence by Marine VHF radio to the Loading Loading Master and the Pilot).*
- c) 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 Practical and Captain of the tanker.*
- d) El Armador o el Capitán del remolcador son responsables por los daños causados al buque tanque, a las instalaciones del Terminal o a terceros. *The owner or master of the tug are responsible for damage to the tanker, Terminal facilities or to third parties.*

| Remolcadores                                                                     | Características                                                                                                           |
|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Numero de remolcadores para asistencia de acuerdo a resolución emitida por DIMAR | Resolución 0138 de 2005 de DIMAR y aquellas que la modifiquen o adicionen.                                                |
| 1                                                                                | Convencional, azimutal o voith con capacidad de tiro (Bollard Pull): 45 Tons.<br>Potencia: 4000 HP Bollard Pull: 45 Tons. |

#### 4.6.4 AMARRE Y DESAMARRE DE BUQUES

El amarre y desamarre de los buques está sujeto a lo establecido en el Anexo 8. Procedimiento de

aproximación, amarre y desamarre de buque taque. CTU-CTU-I-021.

a) REMOLCADOR DE MANIOBRA (CONTRATADO):

Casco en Acero Naval, Potencia mínima de 4.500 HP, con Sistema Contra incendio en buen estado y acurdo a normatividad Nacional, Sistema Espuma operativo y certificado y con una capacidad de 52 TPB (mínimo requerido para la operación 45 TPB).



Ilustración 15. Remolcador de maniobra

b) REMOLCADOR PASACABOS:

Casco en Acero Naval, dos propulsores con potencia mínima de 350 HP cada uno.



Ilustración 16. Remolcador pasacabos

c) LANCHAS DE PASAJEROS:

Casco en Acero Naval, dos propulsores con potencia mínima de 350 HP cada uno.



Ilustración 17. Lancha de pasajeros

d) BARCAZA DE APOYO:

Casco en Acero Naval, Grúa con capacidad de 50 Ton., capacidad mínima de almacenamiento de 5.000 barriles para contingencias y acomodaciones para personal (mínimo 15 personas).



Ilustración 18. Barcaza de apoyo

e) LANCHA RAPIDA:

Con casco en Fibra de Vidrio, dos Motores Fuera de borda de potencia 75 HP cada uno, capacidad de transporte para 10 personas.



***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S - TERMINAL MARITIMO DE TUMACO”***

Ilustración 19. Lancha rápida

#### 4.6.4.1 TIPO DE AMARRE

Los buque tanques se amarrarán con 6 amarras dobles (cabos de fibra natural, sintética o cables), como se muestra en la siguiente figura:

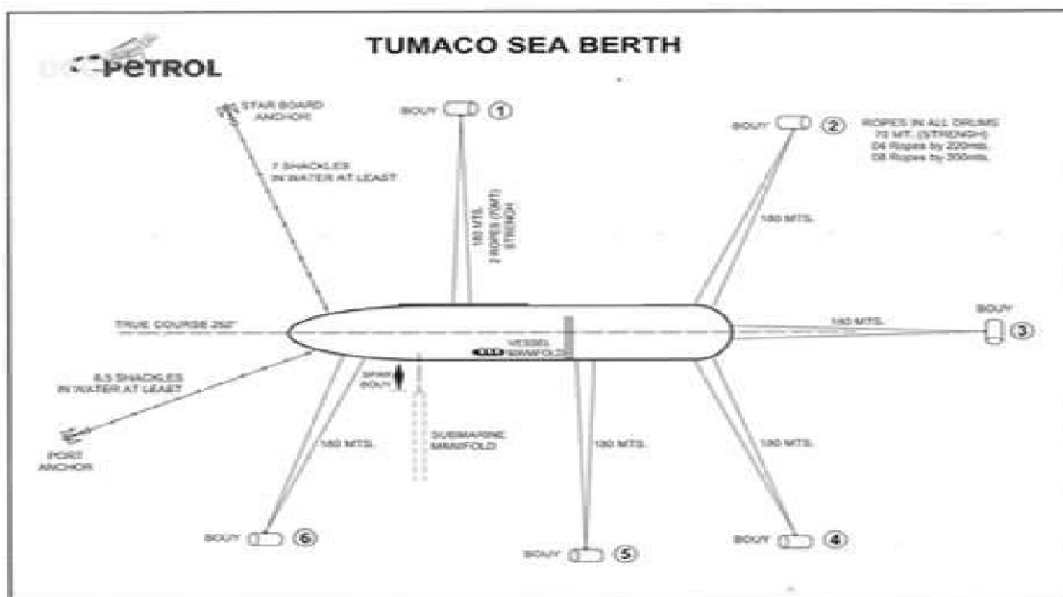


Ilustración 20. Amarre Tipo Multiboya

#### 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). |

## RESPONSABILIDAD SOBRE LA CARGA

En operaciones de carque o descarque de hidrocarburos líquidos, la responsabilidad sobre la carga es:

En cargue: A partir de que el producto a trasegar pasa la brida de conexión de las mangueras 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 las mangueras de cargue del Terminal, la responsabilidad de la carga recae sobre la instalación receptora de hidrocarburos.

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

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 deben cumplir la normatividad ambiental Nacional vigente y políticas ambientales desarrolladas en el puerto, incluyendo el Plan de Manejo Ambiental aprobado para la instalación portuaria, y 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.

Para lo anterior la Autoridad Ambiental se entenderá directamente con Ecopetrol S.A. como operador del terminal.

En caso de presentarse cualquier contingencia ambiental, el Terminal Marítimo y su operador Ecopetrol S.A. deberá notificar a la ANLA (Autoridad Nacional de Licencias Ambientales) la ocurrencia de esta en un periodo de tiempo no mayor a 24 horas después de ocurrido el evento, y remitir informes de avance hasta que se cumpla con el restablecimiento ambiental de la zona afectada.

## CAPITULO 5 PROTOCOLOS PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

### 5.1 DESCRIPCIÓN DE MANIOBRAS DE APROXIMACIÓN, AMARRE Y DESAMARRE EN EL TERMINAL MARÍTIMO DE TUMACO (MOORING AND UNMOORING IN TUMACO MARITIME TERMINAL)

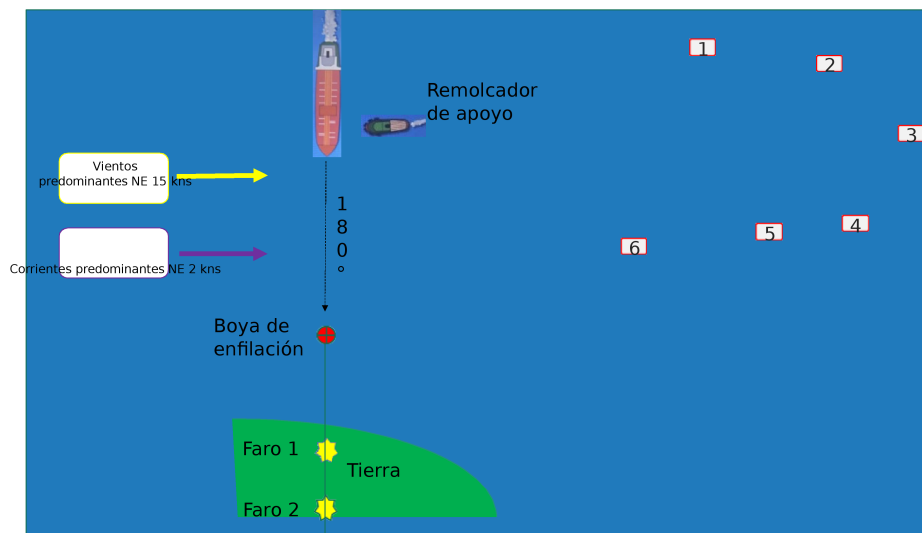


Ilustración 21. Aproximación

- Quando el Piloto Práctico se encuentre en el puente de gobierno, procede a intercambiar información con el Capitán del buque.
- El Piloto Práctico comunica al Capitán del Buque la forma en que se realizará la aproximación al amarradero, rumbo y velocidad, alistamiento de anclas y el número aproximados de grilletes a fondear, la secuencia en se pasaran las líneas a las boyas de amarre, el uso y potencia del remolcador y a su vez recibe información de Este sobre el estado el equipo y características.
- La aproximación se efectúa en rumbo de 180° efectuando los ajustes de acuerdo a las condiciones meteorológicas y a una velocidad de 3 nudos aproximadamente.
- Durante la maniobra se tiene la asistencia de un remolcador el cual se usará según el criterio del

Piloto Practico.

- e) Se fondea primero el ancla de estribor dejando entre 7,5 y 10 grilletes y posteriormente se fondea el ancla de babor con más o menos el mismo número de grilletes, se da máquina atrás para ingresar al amarradero, una vez se ingrese se procede a pasar los cabos a las boyas a criterio del Piloto Práctico según las condiciones de viento y marea, se pasan dos líneas por boya las cuales son llevadas por la embarcación "pasacabos". Una vez asegurados los cabos se procede a efectuar los ajustes necesarios para dejar el Buque en la posición correcta para la conexión de mangueras, esto con la asistencia del Loading Master.

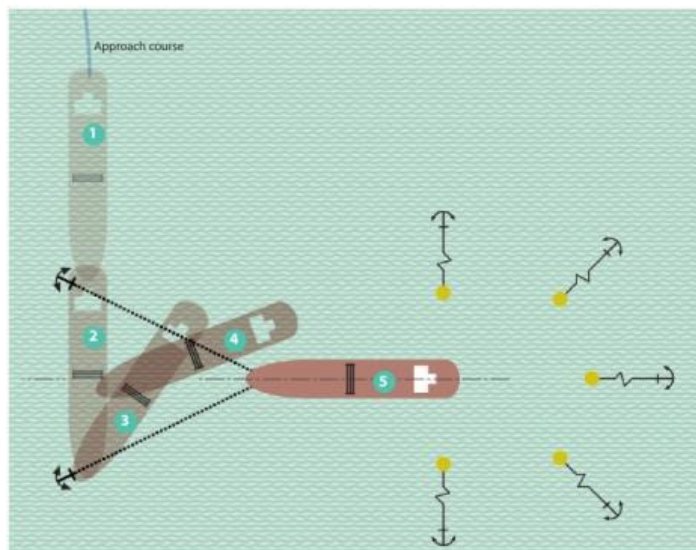


Ilustración 22. Maniobra de Fondeo barbas de gato

#### 5.1.1 DESCRIPCIÓN DE DESAMARRE Y ZARPE DEL TERMINAL MARÍTIMO TUMACO

- a) Una vez terminado el cargue y antes de iniciar la desconexión de mangueras se procede a soltar las líneas de la boya 5 con el fin de mantener despejada el área para el desplazamiento de las mangueras.
- b) El loading master informa al Piloto Práctico la hora aproximada del inicio de la maniobra y se le informa al capitán para el alistamiento de la máquina.
- c) Cuando el Loading master autorice el inicio de la maniobra, se procede a soltar los cabos de las boyas una a una según criterio del Piloto Practico. Estando los cabos abordo se procede a virar las anclas a criterio del piloto practico; al quedar las anclas libres se procede a dar máquina para quedar completamente libre del amarradero y dando por terminada la maniobra.
- d) El piloto práctico das instrucciones para dirigirse al área de fondeo.
- e) La asistencia del remolcador es requerida en ambas maniobras y su uso siempre a criterio del Piloto Práctico.

#### 5.2 REGULACIONES Y GUÍAS DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA 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 (P&I – *Protection and Indemnity*).
- 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.

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

Adicionalmente, el Capitán deberá cumplir las normas establecidas por la OMI para el manejo y transporte de cargas peligrosas por vía marítima, las obligaciones establecidas en la “Lista de verificación de Seguridad” y verificar que todas las precauciones, incluyendo la 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 Master, además diligenciarán las listas de verificación de Seguridad respectivas.

### 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 Tumaco cuenta con Planes de Emergencia (PDE) para derrames de hidrocarburos.

El Plan de Emergencia del 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 del Terminal Marítimo, se enmarcan dentro del 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, el Cargo Loading Máster suspenderá las operaciones y activará el Plan de Contingencia, informará al Coordinador del Terminal y dará aviso a la Capitanía de Puerto. Así mismo, el Cargo Loading Máster dará la orden de zarpe al Capitán del buque tanque, siendo obligación de la nave su 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

#### 5.1.1 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 amarradero 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, notificando al Cargo Loading Máster.
3. Activar Plan de Emergencia
4. Informar la emergencia al Capitán del buque tanque amarrado en el Terminal avisando suspensión por emergencia de operaciones de cargue/descargue de hidrocarburos.
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 las mangueras de cargue y colocar la brida en situación estanca.
9. Con apoyo de la grúa del buque bajar las mangueras al agua
10. Ordena al buque tanque tener maquina lista para abandono del área del amarradero.
11. Mantener comunicación directa con el Loading master y con el capitán del buque.
12. Control de carga en operaciones con el capitán del buque tanque.
13. Ordenar posición del remolcador.
14. Ordena el apoyo por el remolcador al buque tanque con cañones de ataque de su sistema de contra incendios.
15. Informar a todas las embarcaciones que se encuentren en el área.
16. Informar a la Capitanía de Puerto y a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

**5.4.2 INCENDIO EN TIERRA****5.2.1 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.

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

Nota 2: El capitán es autónomo y responsable en todo momento de tomar medidas de seguridad después de 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 las mangueras 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 rompan uno o más cabos o cables de amarre del buque tanque se tomarán las siguientes acciones:

- a) Dar la alarma respectiva.
- b) Parar la transferencia de carga y cerrar válvulas.
- c) Cuando el reporte meteorológico o las condiciones de mar lo consideren necesario, se

*“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S – TERMINAL MARITIMO DE TUMACO”*

suspenderán operaciones temporalmente mientras se cambia el cable o el cabo roto para la reorganización de la maniobra de amarre.

- d) El Cargo Loading Master evaluará la necesidad de desconexión y demás acciones requeridas.
- e) Avisar al Piloto Práctico y al remolcador de maniobra.
- f) Colocar en stby el remolcador de maniobra donde sea conveniente si las condiciones meteorológicas lo permiten.

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

Toda fuga o derrame de hidrocarburos y/o residuos oleosos deberá notificarse inmediatamente al Cargo Loading Master, 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/o residuos oleosos, y aguas sucias, que se presenten dentro del área marítima del Terminal Marítimo de Tumaco o que provengan del Buque Tanque en la operación de cargue/descargue, salvo cuando tales fugas o derrames que se produzcan sean por culpa comprobada y exclusiva del Terminal.

De igual manera, el Buque Tanque, su Capitán, sus Armadores, sus agentes y representantes serán solidariamente responsables y deberán pagar las multas que imponga la Autoridad Marítima con ocasión de fugas y/o derrames de hidrocarburos y/o residuos oleosos y las aguas sucias que provengan del Buque Tanque o de su operación de 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, 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 Tumaco, así como Ecopetrol S.A., exige el estricto cumplimiento de las Normas Nacionales y Convenios Internacionales sobre Sanidad Portuaria, orientados a evitar que sus áreas portuarias o marítimas se constituyan en riesgos de infección o intoxicación y/o contaminación, en concordancia con lo dispuesto en el Reglamento Sanitario Internacional, así como aquellas normas que las modifiquen o adicionen.

Durante la visita que hace la Autoridad Marítima para otorgar la Libre Platica cuenta con el acompañamiento de un funcionario de sanidad marítima, 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.

### 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, debe cumplir con los estándares OCIMF, la guía ISGOTT Ultima Edición-2006, MARPOL 73/78, SOLAS y las exigencias particulares de ECOPETROL S.A. para el Terminal:

- 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) 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.

El Buque Tanque debe cumplir los compromisos de nominación dentro de los tiempos acordados; de ETA y diligenciado el “Cuestionario Pre-arribo” (por intermedio de la Agencia Marítima); que posea la Pólizas de Seguros vigentes así como la Póliza de Contaminación (incluida en el Certificado del P & I); que cumpla todas las regulaciones internacionales vigentes (ISGOTT, OCIMF); las Regulaciones Sanitarias Nacionales y las Normas Aduaneras y de Inmigración 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 Master confirme que este se encuentra en condiciones de amarrar, conectar y cargar o descargar hidrocarburos sin inconvenientes, y que los inspectores de calidad y cantidad certifiquen el estado de tanques de carga y lastre.

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

## 6.4 PRELACIONES PARA ATRAQUE, PRÁCTICO Y MUELLE.

El Terminal Marítimo de Tumaco atiende un solo buque por operación, esto debido a la capacidad tanques de tierra- capacidad tanques de buque. El orden de atención de buque tanques está condicionado a cumplir su plan de producción y garantizar el cumplimiento de los contratos por ventas de exportación, labor desarrollado conjuntamente y coordinada entre personal de la gerencia de comercio internacional, coordinación de programación CENIT y coordinación O&M Tumaco (responsable del Terminal y operaciones marítimas).

Para la prelación de servicio de practicaje teniendo en cuenta que el Terminal no efectúa maniobras simultaneas no aplica este principio.

Para la asignación de muelle se tendrá en cuenta:

- a) Nominación de Layday (ventana operativa) por comercio internacional y verificado por programación CENIT.
- b) Hora de arribo
- c) Disponibilidad operativa del amarradero

**6.5 PROHIBICIONES EN EL BUQUETANQUE.**

Durante el tiempo que la Nave esté amarrada en el Terminal marítimo en operaciones de cargue, NO puede: Efectuar maniobras de recibo o entrega de combustible de consumo interno.

Efectuar movimientos de lascar y/o cobrar líneas de amarre sin previa autorización del Loading Master.

Desembarcar y/o embarcar personal sin dar cumplimiento al protocolo establecido en el Anexo 6. Plan de Protección a la Instalación Portuaria (PBIP). GTR-P-004.

Virar y/o lascar grilletes de las cadenas sin previa autorización del Loading Master.

Operar los propulsores cuando se tengan buzos en el agua (Operaciones en el PLEM e inspección de mangueras submarinas e inspecciones de seguridad física).

**6.5.1 PRUEBA DE LA MÁQUINA.**

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

**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 a excepción de que existan atrapa llamas en la chimenea, siempre y cuando la dirección del viento sea hacia sotavento y el humo de la chimenea no se dirija hacia la cubierta de operaciones.

**6.5.3 BOTES SALVAVIDAS.**

El Buque Tanque no podrá arriar los botes salvavidas mientras se encuentre amarrado, 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.

**6.5.5 PROHIBICIÓN DE FONDEO.**

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

**6.5.6 USO DE ANCLAS.**

a) No existen restricciones para las anclas ya que se usan en la maniobra de amarre.

b) Las anclas del Buque tanque deberán estar operativas (trabajando bien) y oportunamente, para evitar que caigan tarde y no se pueda realizar el fondeo de precisión.

**6.6 SUSPENSIÓN DE OPERACIONES, DESAMARRE Y RETIRO DEL BUQUETANQUE.**

El Cargo Loading Master de ECOPETROL S.A., suspenderá las operaciones, desconectará las 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 sub estándar 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 Meteorológicas y/o de nivel de mar no seguras para la operación. Para maniobras de amarre los vientos no deben superar los 20 Nudos. En caso de baja y/o poca visibilidad se suspenden las maniobras hasta mejorar las condiciones. En caso de tormenta eléctrica se deben suspender las maniobras y/o operaciones. En épocas de Andanías, se debe tener cuidado con la fondeada del ancla de Estribor y no tener menos de 7 grilletes lanzados en el sector de estribor por cercanía al PLEM.
- 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.
- l) Cuando las labores de cargue o descargue de una embarcación, afecten el normal desarrollo de las operaciones portuarias por bajo rendimiento imputable a la embarcación o a sus representantes, o cuando no utilicen durante la operación los horarios y recursos asignados.
- m) Cuando no exista en la Terminal, muelle o embarcadero, suficiente mercancía de exportación legalizada que garantice la continuidad de las operaciones de una nave. Una vez se subsane la causa del desatraque, recuperará su prioridad para el atraque.
- n) Una vez finalizadas las labores de cargue y/o descargue, la nave deberá zarpar o fondear de forma inmediata, salvo autorización expresa de la Terminal portuaria para que permanezca mayor tiempo atracada. Si alguna nave no desatraca dentro del plazo estipulado, será responsable por cualquier perjuicio causado por su demora.

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

#### **6.7 REQUISITOS PARA EL ZARPE.**

Para la maniobra de desamarre y zarpe se debe cumplir con lo establecido en el instructivo

CTU-CTU-I-021 PROCEDIMIENTO DE APROXIMACIÓN, AMARRE Y DESAMARRE DE BUQUE TANQUE que establece el procedimiento y contiene la información de referencia.

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

Una vez el buque queda libre del amarradero procede a fondear para la inspección subacuática antinarcóticos.

**6.8 EFICIENCIA EN LAS OPERACIONES.****6.8.1 TIEMPO EN EL TERMINAL**

ECOPETROL S.A. como operador de los Terminal Marítimo Tumaco acepta buque tanques para cargar hidrocarburos; 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 sobre costo definido de acuerdo con el tipo de buque tanque.

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

1. Fase de 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. 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 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 mangueras. Cuando el tiempo para firmar los documentos a bordo por parte del Capitán del buque tanque, tarde más de dos (2) horas, se tomará éste como finalización de cargue o descargue.

**c) Arribo después del Lay Day**

El Terminal 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 meteomarinas 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 Ecopetrol S.A. en Tumaco.

### CAPITULO7 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.

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 activa 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.

Se reportarán las condiciones de riesgo y accidentes que se presenten durante las operaciones a las respectivas dependencias de Ecopetrol de acuerdo al Anexo 3. Procedimientos de inspección de seguridad. PDO-P-008.para su gestión.

Se da cumplimiento al Anexo 4. Guía HSE. GAB-G-012, con el fin de mantener adecuadas condiciones de trabajo y prevenir las enfermedades laborales.

## **7.2 FUMIGACIONES.**

Las fumigaciones se hacen de acuerdo con el plan establecido por la Dirección de Servicios Compartidos, de ser necesarias 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.

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

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

En el Terminal Marítimo Tumaco 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 Master copia del plan de manejo de agua de lastre (Ballast Water Information Exchange), así como el plano de secuencia de deslastre.

Acuerdo al Anexo 15. Procedimiento recibo de mezclas oleosas CTU-CTU-I-369.

El Terminal Marítimo de Tumaco cuenta con facilidades en sus instalaciones como separador API, piscinas de oxidación, áreas de almacenamiento temporal de residuos sólidos y otras propias de la actividad petrolera. Sin embargo, al no ser exclusivas para el apoyo a los buques tanques deberá validarse previamente su capacidad y disponibilidad a través del agente marítimo.

**7.3.1 AGUAS DE LASTRE**

Todo buque tanque que venga a cargar hidrocarburos al Terminal Marítimo Tumaco, 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.
- g) De acuerdo al convenio MARPOL protocolo 1978, se podrán recibir residuos de hidrocarburo, lastres contaminados, aguas de lavado de tanques y mezclas oleosas en instalaciones propias o con terceros previamente coordinada con el agente marítimo.

Acuerdo al Anexo 15. Procedimiento recibo de mezclas oleosas CTU-CTU-I-369.

**7.3.2 SENTINAS.**

Los Buque Tanques deberán arribar al Terminal con las sentinas secas y declararlo así en el pre arribo. 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 f).

**7.3.3 BASURAS**

Está prohibido arrojar desechos, basuras o cualquier desperdicio en las aguas jurisdiccionales colombianas y en el Terminal Marítimo Tumaco. 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.

El Terminal Marítimo será 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 f). 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.

Se autorizan a empresas externas a prestar los servicios de recepción de desechos sólidos siempre y cuando no estén en operación de cargue y se haya solicitado el servicio con antelación para su programación.

**CAPITULO 8. DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACION.****8.1 DOCUMENTACION.**

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

- 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 (Black 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) 12 cabos de amarre de 220 metros de longitud y una capacidad mínima de rotura de 60 toneladas.
- j) 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 que dicho funcionario no pueda efectuar la verificación mencionada, como medida contingente el Coordinador del Terminal

Lo suplirá.

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

## **8.2 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.

## **8.3 VISITA OFICIAL.**

Al arribo del buque tanque 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 PLATICA**

Sólo se podrán iniciar las actividades asociadas con los procesos de cargue y/o descargue de hidrocarburos,

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, 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

- a) Plano batimétrico área de maniobras PLEM, marzo de 2010.
- b) Plano batimétrico área uso público aguas marítimas y terrenos de baja mar concesión, marzo de 2010

#### 9.2 PROTOCOLOS

Anexo 1. Política calidad Ecopetrol S.A. Anexo

2. Código de buen Gobierno CENIT

Anexo 3. Procedimientos de inspección de seguridad. PDO-P-008. Anexo 4.

Guía HSE. GAB-G-012.

Anexo 5. Plan de Contingencia EXP-3518.

Anexo 6. Plan de Protección a la Instalación Portuaria (PBIP). GTR-P-004. Anexo 7.

Procedimiento de Vetting CTU-CTU-I-029.

Anexo 8. Procedimiento de aproximación, amarre y desamarre de buque taque. CTU-CTU-I-021.

Anexo 9. Procedimiento de cargue de buque tanque CTU-CTU-I-024.

Anexo 10. Procedimiento para desplazamiento de embarcaciones. GTR-P-013.

Anexo 11. Procedimiento de entrada y salida del personal de las instalaciones. ECP-DSF-P-006. Anexo

12. Procedimiento de inspección de seguridad al tanquero. CTU-CTU-I-022.

Anexo 13. Instructivo operacional determinar el OBQ y ROB. PMO-PMO-I-025.

Anexo 14. Parada de emergencia en cargue a buque tanque CTU-CTU-I-009.

Anexo 15. Procedimiento recibo de mezclas oleosas CTU-CTU-I-369.

Anexo 16. Procedimiento para ingreso y salida de herramientas materiales y equipos ECP-DSF-P-007. Anexo 17.

Guía para la gestión integral de residuos en Ecopetrol s.a. ECP-DHS-G-076.

Anexo 18. ECP-VSM-P-016 Procedimiento para muestreo de hidrocarburos líquidos en tanques de almacenamiento

Anexo 19. CTU-CYU-I-002 Recibo, almacenamiento y despacho en el Terminal de Tumaco. Anexo 20. CTU-CTU-G-038 Procedimiento de Manejo de sustancias químicas en bodega Tumaco. Anexo 21 CTU-CTU-I-023 Conexión y desconexión de mangueras en el Terminal marítimo Tumaco Anexo 22 Recepción y almacenamiento de materiales CEN\_PSV\_MU\_WM-003

Anexo 23 Salidas y despacho de materiales CEN\_PSV\_MU\_WM-004

Anexo 24 Procedimiento de ingreso y salida vehículos, carro tanques y buses PDO-P-010 V2 Anexo 25 Manual de medición de hidrocarburos y biocombustible ECP-VSM-M-001-17

Anexo 26. Instructivo operacional de mantenimiento, inspección y o prueba funcional de válvulas del PLEM GPT-GPT-I-451

Anexo 27. Instructivo para mantenimiento de boyas de amarre GPT-GPT-I-522

Anexo 28. Instructivo operacional para mantenimiento de equipos de izaje costa afuera GPT-GPT-I-453 Anexo 29. Instructivo operacional para mantenimiento de embarcaciones CTU-CTP-I-037

Anexo 30. Instructivo Operacional para Cambio de Aceros en Artefactos Navales CTP-CTP-I-007 Anexo

31. Instructivo operacional para caminata e inspección de la línea submarina CTU-CTP-I-035

Anexo 32 Instructivo de mantenimiento para inspección visual de la línea submarina sin ROV GPT-GPT- 047

Anexo 33. Instructivo operacional para grúa flotante de artefacto naval CTU-CTP-I-434

#### RELACIÓN DE VERSIONES

| Documento Anterior |         |                                                                                                                               |                                                                                                                            |
|--------------------|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Versión            | Fecha   | Antiguo Código y Título                                                                                                       | Cambios                                                                                                                    |
| 01                 | 08/2017 |                                                                                                                               | ELABORACIÓN DEL REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE OPERACIÓN DEL TERMINAL MARÍTIMO DE TUMACO OPERADO POR ECOPETROL S.A. |
| Documento Nuevo    |         |                                                                                                                               |                                                                                                                            |
| Versión            | Fecha   | Cambios                                                                                                                       |                                                                                                                            |
| 02                 | 03/2018 | AJUSTE DE FORMA AL REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE OPERACIÓN DEL TERMINAL MARÍTIMO DE TUMACO OPERADO POR ECOPETROL S.A. |                                                                                                                            |

**Para mayor información sobre este documento dirigirse a quien lo elaboró, en nombre de la dependencia responsable:**

Elaboró: Daniel F. Caycedo V.

Teléfono: 51364 Buzón: Daniel.caycedo@ecopetrol.com.co

Dependencia: Terminal Marítimo de Tumaco, Departamento de Operaciones y mantenimiento Sur

*"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de CENIT  
TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S - TERMINAL MARITIMO DE TUMACO"*

---

| Revisó                                                        | Aprobó                                              |
|---------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
|                                                               |                                                     |
| Robinson Rafael Ramos Coordinador<br>Terminal Marítimo Tumaco | Freddy Alexander Vidal Jefe<br>Departamento O&M Sur |

Revisó Técnico: Héctor Leonel Reyes Rincón - Apoyo Técnico a la Supervisión - GITP -VGC  
Brandon Pérez Rueda- Profesional GIT Ambiental - VPRE

Vo. Bo. Técnico: Fernando A. Hoyos E. - Gerente GIT Portuario VGC  
Vo. Bo. Liliana Carol Bohórquez Olarte Gerente GIT Ambiental VPRE