



MINISTERIO DE TRANSPORTE

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

RESOLUCIÓN No. 20223030010575



Fecha: 03-08-2022

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A. Terminal Cartagena”

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 del 06 de abril de 2017 del Ministerio de Transporte, en ejercicio de sus competencias y facultades legales, en especial las contenidas en el numeral 9º del artículo 15 del Decreto 4165 de 2011, modificado por el artículo 10º del Decreto 746 de 2022, y la Resolución No. 1069 del 15 de julio de 2019, y

CONSIDERANDO:

1. 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; prelacones 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.”*
2. 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.”*
3. Que, en virtud de lo anterior, mediante Resolución No. 071 del 11 de febrero de 1997, la Superintendencia General de Puertos determinó las condiciones de expedición de los Reglamentos Técnicos de Operaciones de los Puertos.
4. 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 con excepción de aquellas de inspección, control y vigilancia, y en su artículo 30 numeral 16 radicó en cabeza de la Comisión de Regulación del Transporte -CRTR la función de expedir el reglamento que contenga las condiciones técnicas de operación de los puertos públicos colombianos.
5. Que mediante Resolución No. 135 del 10 de marzo de 2000 la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique (CARDIQUE), estableció el Plan de Manejo Ambiental - PMA para el funcionamiento y operación de las instalaciones de la empresa TEXAS PETROLEUM COMPANY – Terminal de Combustible, ubicado en el Kilómetro 9 de la vía Mamonal, sobre el costado suroriental de la bahía de Cartagena, en la zona industrial de Mamonal, jurisdicción del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias.
6. Que el 29 de mayo de 2003 se suscribió Contrato de Concesión Portuaria No. 025 entre el Ministerio de Transporte y la SOCIEDAD PORTUARIA DE LA ZONA ATLÁNTICA S.A., cuyo objeto consiste en ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y las zonas accesorias a aquellas o éstas descritos en la Cláusula Segunda del Contrato, ubicados en el Distrito de Cartagena de Indias – Bolívar, para el manejo de combustibles por el término de veinte (20) años, a cambio de la contraprestación establecida en la Cláusula Décima Primera del citado Contrato.





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 mediante Resolución No. 4302 del 27 de junio de 2003 el Director General de Transporte Marítimo y Puertos del Ministerio de Transporte aprobó el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operaciones Portuarias de la Sociedad Portuaria de la Zona Atlántica S.A – Cartagena.

9. Que mediante Otrosí No. 01 del 09 de diciembre de 2003, se precisa que, donde se haga referencia al Ministerio de Transporte y/o Superintendencia General de Puertos se entenderá Instituto Nacional de Concesiones – INCO.

10. Que el Decreto 087 de 2011 *“Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias”* en sus numerales 2.4 del artículo 2 y 6.3 del artículo 6, 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.

11. Que mediante Auto 0299 de 22 de junio de 2011, el Establecimiento Público Ambiental de Cartagena - EPA, avocó conocimiento del expediente 7.009 del Proyecto Portuario.

12. Que mediante Decreto 4165 del 03 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.

13. Que mediante Acuerdo de Cesión del 28 de diciembre de 2015 (en adelante Otrosí No. 2) se cedió el Contrato de Concesión Portuaria No. 025 de 2003 a la Sociedad CHEVRON PETROLEUM COMPANY en los términos allí expuestos e indicados en la Resolución No. 1509 de 2015, la cual hace parte integral del mencionado Acuerdo de Cesión.

14. Que mediante Auto 513 de 26 de mayo de 2016, EPA Cartagena, autorizó por competencia, la remisión a la ANLA del expediente 7.009, perteneciente a la empresa Chevron Petroleum Company Mamonal. El cual conforma ahora el expediente LAM7173-00 de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA.

15. Que mediante Otrosí No. 03 del 30 de junio de 2016 la Sociedad CHEVRON PETROLEUM COMPANY cedió el Contrato de Concesión Portuaria No. 025 de 2003 a la NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A. quedando junto con la sociedad cedente solidariamente responsable al cumplimiento de todas las obligaciones ambientales derivadas de las licencias, permisos y/o autorizaciones ambientales existentes y relacionadas en el Contrato de Concesión Portuaria No. 025 del 29 de mayo de 2003, hasta tanto CARDIQUE, el EPA y/o la Autoridad respectiva autorizara la cesión de las licencias, permisos y/o autorizaciones ambientales.

16. Que conforme al párrafo segundo de la cláusula sexta del Contrato de Concesión Portuaria No. 025 de 2003 el Concesionario se obligó a *“(…) cumplir con todas las condiciones de operación señaladas en los reglamentos técnicos de operación que apruebe EL MINISTERIO (hoy Agencia Nacional de Infraestructura)”*.

17. Que mediante Auto No. 5507 de 09 de noviembre de 2016 la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, avocó conocimiento de las actuaciones administrativas adelantadas por el EPA Cartagena, en relación con las actividades de la Sociedad Texas Petroleum Company, hoy NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A.

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

19. Que de conformidad con el artículo 2° de la Resolución No. 850 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.”*.

20. Que la Resolución No. 850 del 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.
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.”

21. Que la Resolución No. 850 del 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.”

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

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

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

Parágrafo 2°. Se deberá contar con el concepto previo favorable respecto al contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, de la Superintendencia de Puertos y Transporte, o quien haga sus veces, en aspectos relacionados con la prestación del servicio, de acuerdo 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.” (Negrilla y subrayado fuera del texto).

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

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

24. Que así mismo la Resolución No. 850 del 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.”

25. Que mediante Auto No. 0421 de 22 de septiembre 2017, la ANLA emite exigencias según seguimiento y control efectuado en mayo de 2017 al Proyecto Portuario concesionado a la NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A., dentro de las cuales la solicitud de actualización del Plan de Manejo Ambiental.

26. Que por medio de la Resolución No. 0004159 del 06 de octubre de 2017¹, el Ministerio de Transporte dispuso establecer nuevos plazos dispuestos en la Resolución 0850 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.

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.”

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



27. 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 deban 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.

28. Que mediante radicados ANI No. 20173030128711 del 02 de mayo de 2017, No. 20183030041721 del 12 de febrero de 2018, No. 20193030064011 del 04 de marzo de 2019 y No. 20193030098281 del 28 de marzo de 2019, No. 20193030190961 del 17 de junio de 2019 No. 20193030403781 del 21 de noviembre de 2019, No. 20213030161471 del 28 de mayo de 2021 y No. 20213030164731 del 01 de junio de 2021, se solicitó al Concesionario la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, toda vez que el mismo había sido objeto de modificaciones de ajuste.

29. Que mediante Resolución No. 01958 de 3 de diciembre de 2020, la ANLA otorga a CHEVRON (hoy NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A.) la actualización del Plan de Manejo Ambiental para las obras menores en el muelle petrolero.

30. Que en atención a las disposiciones legales y contractuales antes enunciadas, la NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A. – Terminal Cartagena mediante radicado ANI No. 20194090761162 del 24 de julio de 2019 informó que el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria – RCTO había sido remitido mediante radicado ANI No. 2018-409-115748-2 del 06 de noviembre de 2018 y adjuntó los siguientes conceptos de las Autoridades competentes, a saber:

30.1. Mediante comunicación con Registro No. 20186001040231 del 26 de septiembre de 2018 la Superintendencia de Transporte allegó a esta Entidad mediante radicado ANI No. 20184091000372 del 27 de septiembre de 2018 concepto favorable respecto del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, presentado por Chevron Petroleum Company - Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica S.A. Terminal Cartagena, en el que indica:

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

30.2. Mediante comunicación No. 29201905585 del 10 de julio de 2019 y radicado ANI No. 20194090722772 del 16 de julio de 2019 la Dirección General Marítima – DIMAR efectuó la evaluación técnica con concepto favorable respecto del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación – RCTO presentado por la Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica – Cartagena, indicando:

*“Con referencia al oficio No. DS-039-2019 del 13 de junio del presente año radicado en DIMAR bajo el No. 292019105140 el 14 de junio, cuya última corrección fue enviada el 05 de julio del (SIC) mediante correo electrónico, en el cual presenta el Proyecto de Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación —RCTO de la NZPA Terminal Cartagena, para concepto de la Autoridad Marítima en los aspectos relacionados con seguridad integral marítima y portuaria, de acuerdo con lo establecido en la Resolución 850 del 6 de abril de 2017 expedido por el Ministerio de Transporte, me permito remitir el proyecto de reglamento de condiciones técnicas de operación del puerto y la Evaluación Técnica al Proyecto de Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación —RCTO de la NZPA Terminal Cartagena con **concepto Favorable**.”* (Subrayado fuera del texto)

30.3. Mediante comunicaciones con radicados ANI No. 20193030233101 del 19 de julio de 2019, No. 20193030241321 del 25 de julio de 2019, No. 20213030123451 del 27 de abril de 2021, 20213030239471 del 06 de agosto de 2021, 20216050268231 del 01 de septiembre de 2021, 20226050027961 del 07 de febrero de 2022 la Agencia solicitó concepto a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), respecto al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica S.A.- Terminal Cartagena.

30.4. Mediante comunicación No. 2022057594-2-000 del 29 de marzo de 2022 y radicado ANI No. 2022409036390-2 del 30 de marzo de 2022 la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA emitió concepto ambiental favorable, con relación a la evaluación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación – RCTO presentado por la Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica – Terminal Cartagena –, indicando:

“De acuerdo con lo anterior, esta Autoridad Nacional realizó la verificación en el citado Reglamento Técnico de Operaciones presentado por la Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica S.A, Cartagena - CHEVRON PETROLUM COMPANY allegado mediante los radicados 2022034946-1-000 y 2022034524-1-000 del 28 de febrero del 2022, de los ajustes solicitados al numeral 1.5 denominado Obligaciones generales, considerando que se da cumplimiento a lo requerido al incluir y quedando expreso dentro del documento RCTO los enunciados que se detallan a continuación:

(...)



• Tanto los operadores portuarios como Chevron Petroleum Company, son responsables del cumplimiento de todas las medidas de manejo ambiental contenidas dentro del Plan de Manejo Ambiental - PMA, aprobado actualmente, y de las obligaciones impuestas en los actos administrativos contenidos en el expediente LAM7173-00. Para ello, se aplicará el programa del Plan de Manejo Ambiental, PM-PMA-12 Educación Ambiental, que pretende fortalecer los conocimientos y habilidades, orientados al cumplimiento de normas de carácter ambiental, dando a conocer los aspectos relacionados con las obligaciones y prohibiciones establecidas por el PMA, de manera que no se realice ninguna actividad diferente a las autorizadas.

• Por último, Chevron Petroleum Company, debe informar de cualquier incidente que ponga en riesgo y/o afecte los elementos del ambiente (suelo, aire, agua, fondo marino, comunidades hidrobiológicas, etc.), para tal caso, evento, ocurrencia, Chevron se remitirá a diligenciar y remitir a la autoridad ambiental a través de la Ventanilla Integral de Trámites Ambientales en Línea - VITAL, el Formato Único para el Reporte de Contingencias Ambientales en cumplimiento con la Resolución 1767 de 2016. (...)

En virtud de lo anterior, se considera que los comentarios de esta Autoridad en relación con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica S.A, Cartagena - CHEVRON PETROLUM COMPANY, **fueron atendidos de manera satisfactoria.** (Subrayado fuera del texto)

31. Que tratándose de un documento de orden eminentemente técnico y operativo, corresponde a la Gerencia de Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, en ejercicio de sus funciones establecidas en el Manual Específico de Funciones adoptado mediante Resolución No. 1069 de 15 de julio de 2019², efectuar la evaluación y verificación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por el Concesionario y constatar que el mismo se ajuste a la reglamentación especial vigente, en este caso a las disposiciones contenidas en la Resolución No. 000850 de 06 de abril de 2017 del Ministerio de Transporte.

32. Que la Gerencia de Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI, mediante memorando No. 20223030055853 del 13 de abril de 2022 emitió concepto técnico favorable respecto del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por el Concesionario, en los siguientes términos:

“IV. ANÁLISIS TÉCNICO

Una vez revisado el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación - RCTO allegado a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, correspondiente a la Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica S.A. - Cartagena, mediante la comunicación con radicado ANI No. 20194090761162 del 24 de julio de 2019 y 20213030164731 del 28 de julio de 2021, se tiene lo siguiente:

a) El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación cuenta con el concepto previo favorable por la autoridad ambiental, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, cumpliendo así con lo dispuesto en el parágrafo tercero del artículo 20 de la Resolución 850 de 2017.

b) El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación cuenta con el concepto previo favorable de la Autoridad Marítima y la Superintendencia Transporte, conforme al parágrafo primero y segundo del artículo 20 de la Resolución 850 de 2017.

V. CONCLUSIONES

Desde el punto de vista técnico, ésta Gerencia **considera viable** proceder con la aprobación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria, allegado a esta entidad por la Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica S.A.-Cartagena, mediante comunicación con radicado ANI No. 20194090761162 del 24 de julio de 2019 y 20213030164731 del 28 de julio de 2021, toda vez que cumple con los requisitos exigidos en la normatividad técnica aplicable y se encuentra acorde a lo establecido en las disposiciones contractuales.”

33. Que teniendo en cuenta que se ha efectuado la verificación y estudio técnico pertinente del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica S.A. – Terminal Cartagena, 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. 025 de 2003 y sus otrosíes modificatorios, se debe proceder a su aprobación.

En mérito de lo expuesto,

² Resolución No. 1069 de 2019, “Por la cual se adopta el Manual Específico de Funciones y Competencias Laborales para los empleos de la Planta de Personal de la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones”. Vicepresidencia de Gestión Contractual - Gerente de Proyectos Portuarios. Funciones Esenciales.

“(…) 3. Evaluar, controlar y hacer seguimiento a los aspectos técnicos y operativos de los proyectos de infraestructura de transporte y demás formas de asociación público privada del modo portuario (...)

16. Hacer seguimiento a la aplicación por parte de los concesionarios, de los apéndices técnicos de los manuales y reglamentos vigentes correspondientes, a la operación de las concesiones de infraestructura de transporte del modo portuario, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades de la interventoría.” (Pag 133-134)



RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. - Aprobar el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la **NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A. – Terminal Cartagena** en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 025 del 29 de mayo de 2003, 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. 025 de 2003 y sus otrosíes.

PARÁGRAFO SEGUNDO. - La aprobación de la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la **NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A. – Terminal Cartagena** 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. 025 de 2003 y sus otrosíes, razón por la que, entre otros, este acto administrativo no se entiende como la autorización de ejecuciones de inversiones no contempladas en el mismo ni la operación por fuera del área total concesionada.

PARÁGRAFO TERCERO. - En caso de contradicción entre alguna de las disposiciones del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria aprobado y el Contrato de Concesión Portuaria No. 025 de 2003, prevalecerá lo dispuesto en el Contrato de Concesión y sus otrosíes.

ARTÍCULO SEGUNDO. - De conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° de la Resolución No. 000850 de 2017 del Ministerio de Transporte, la **NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A. – Terminal Cartagena** 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. Se exceptúa de la presente obligación la información de uso reservado por parte de la **NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A. – Terminal Cartagena** conforme al marco normativo vigente.

ARTÍCULO TERCERO. - Notifíquese la presente resolución a la **NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A. – Terminal Cartagena**, 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 a la Superintendencia de Transporte, a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA y a la Dirección General Marítima - DIMAR, para lo de sus competencias.

ARTÍCULO QUINTO. - La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición y deja sin efecto el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aprobado mediante Resolución No. 4302 del 27 de junio de 2003.

ARTÍCULO SEXTO. - Contra la presente Resolución procede el recurso de reposición.

NOTIFIQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los 03-08-2022

JUAN FRANCISCO ARBOLEDA OSORIO
Vicepresidente de Gestión Contractual

Proyectó Jurídico: Andrea Patiño Chacón – Apoyo Jurídico – GAGC1 – VJ
Revisó Técnico: Juan Camilo Sanabria Torres – Apoyo técnico a la supervisión – GPP – VGCON
Revisó Ambiental: Laura Andrea Sastoque Martínez – Apoyo Ambiental – GIT Ambiental - VPRE
Vo. Bo. Jurídico: José Román Pacheco Gallego – Gerente Asesoría Gestión Contractual 1 – VJ
Vo. Bo. Técnico: Fernando Alberto Hoyos Escobar – Gerente GIT Portuario - VGCON
Vo. Bo. Ambiental: Lilian Carol Bohórquez Olarte – Gerente GIT Ambiental - VPRE
Vo. Bo. Aspectos Contractuales: Gersain Alberto Ostos Giraldo – Asesor Jurídico - VGCON

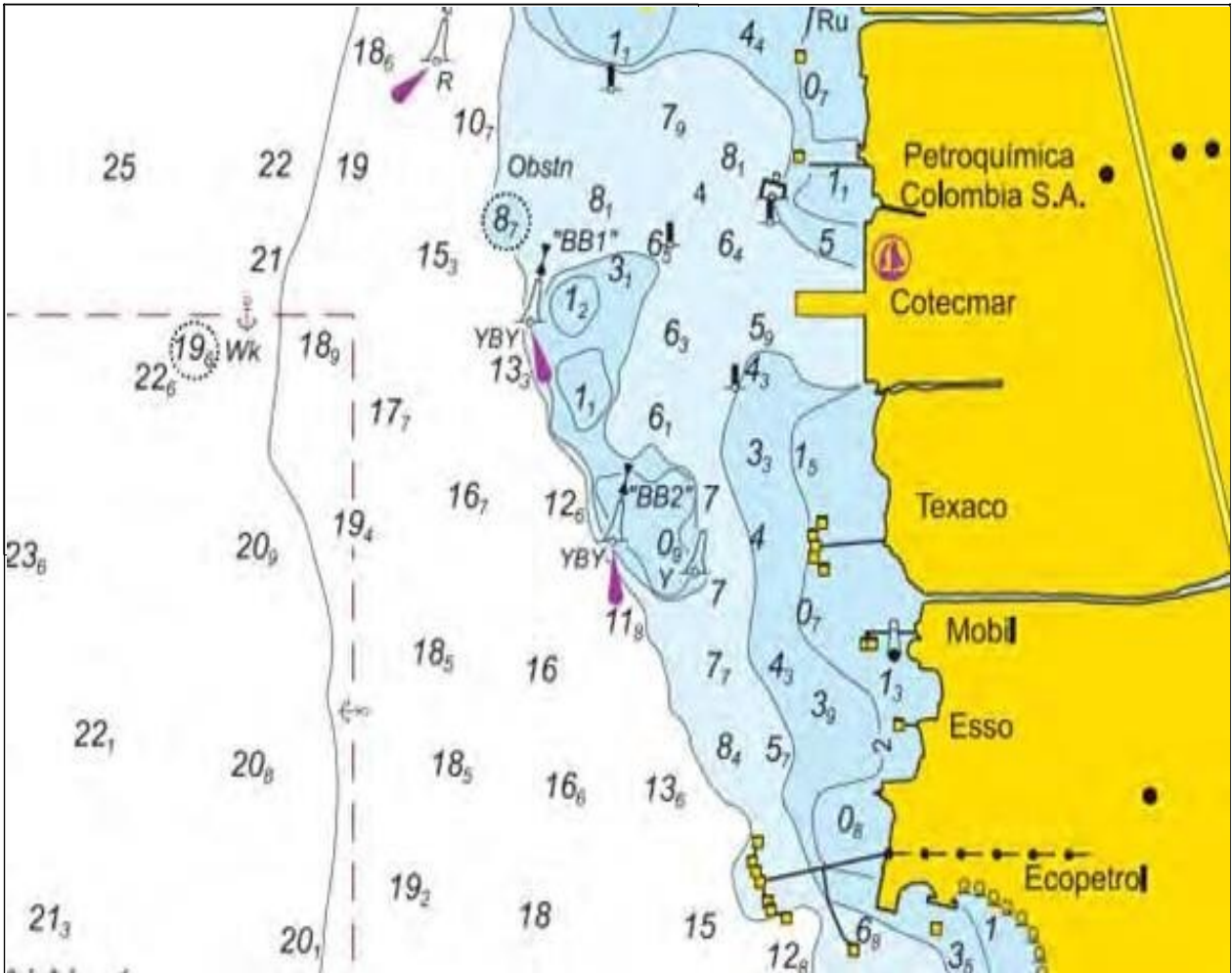


Documento firmado digitalmente



CHEVRON PETROLEUM COMPANY Y NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLANTICA

TERMINAL CARTAGENA



CARTAGENA ISLAS -JULIO 2021

REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE OPERACION PORTUARIA

(Resolución N° 0000850 del 6 de abril de 2017-Ministerio de Transporte)





CONTENIDO

CATITULO I

ASPECTOS GENERALES

- 1.1. Objetivo.
- 1.2. Ámbito de aplicación.
- 1.3. Definiciones.
- 1.4. Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional para cada servicio.
- 1.5. Obligaciones.
 - 1.5.1 Obligaciones de los operadores portuarios.
 - 1.5.2 Obligaciones de las agencias marítimas.
 - 1.5.3 Obligaciones de los usuarios del terminal portuario.
 - 1.5.4 Protección de buques e instalaciones portuarias (PBIP).

CAPÍTULO II

ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL

- 2.1 Organización.
 - 2.1.1 La compañía.
 - 2.1.2 Funciones del Terminal.
- 2.2 Administración.
 - 2.2.1 Modelo de Administración y Operación Portuaria.
 - 2.2.2 Relación con los usuarios.
 - 2.2.3 Estructura tarifaria.
 - 2.2.4 Protocolo de facturación.
 - 2.2.5 Sistemas de gestión de calidad.
 - 2.2.6 Políticas de calidad y gestión.
 - 2.2.7 Sistemas de Comunicación y de Información.
 - 2.2.8 Código de buen gobierno del puerto.

CAPÍTULO III

INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS

- 3.1 Canales de acceso.
- 3.2 Dársena de maniobras.
- 3.3 Áreas de atraque.
- 3.4 Muelle.
- 3.5 Ayudas a la navegación.
- 3.6 Peligros a la navegación.
- 3.7 Áreas de fondeo.
- 3.8 UKC y calado operacional.
- 3.9 Programa de mantenimiento e información batimétrica.
- 3.10 Accesos vehiculares, férreos y peatonales.
- 3.11 Patios y bodegas.
- 3.12 Instalaciones para el recibo de la carga.
- 3.13 Equipos para operación portuaria.
- 3.14 Instalaciones de recepción.

CAPÍTULO IV

SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA

- 4.1 Horarios.
 - 4.1.1 Horario de atención al público.
 - 4.1.2 Horario de trabajo.
- 4.2 Condiciones de la prestación de los servicios.
- 4.3 Documentación necesaria para la prestación del servicio.
- 4.4 Protocolo de verificación de información y documentos.
- 4.5 Servicios generales.
 - 4.5.1 Uso de dársenas de maniobra y canales de acceso privado.
 - 4.5.2 Control de las operaciones portuarias, marítimas, terrestres.
 - 4.5.3 Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto.
 - 4.5.4 Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto.
 - 4.5.5 Condiciones de limpieza general del terminal.
- 4.6 Servicios a la nave.
 - 4.6.1 Características del buque tipo o de diseño.
 - 4.6.2 Servicio de practicaje.
 - 4.6.3 Servicio de remolcador.
 - 4.6.4 Amarre y desamarre de buques.
 - 4.6.5 Muellaje.
 - 4.6.6 Apertura de escotillas.
 - 4.6.7 Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos.
 - 4.6.8 Reparaciones menores.
 - 4.6.9 Aprovechamiento y usería.
 - 4.6.10 Recibo y/o suministro de lastre.
 - 4.6.11 Suministro de combustibles.
 - 4.6.12 Servicios de lancha.
 - 4.6.13 Recepción de desechos líquidos y vertimientos.
 - 4.6.14 Recepción de desechos sólidos.
 - 4.6.15 Servicio de vigilancia.
 - 4.6.16 Servicios públicos.
 - 4.6.16.1 Suministro de agua potable.
 - 4.6.16.2 Electricidad.
 - 4.6.17 Fumigaciones.
 - 4.6.18 Alquiler de equipos y aparejos.
- 4.7 Servicio a los pasajeros.
 - 4.7.1 Embarque y desembarque de pasajeros.
 - 4.7.2 Cargue y descargue de equipajes y vehículos en régimen de pasaje.
- 4.8 Servicios a la carga.
 - 4.8.1 Manipulación y transporte de mercancías.
 - 4.8.2 Cargue/Descargue/Transbordo.
 - 4.8.3 Estiba/Desestiba.
 - 4.8.4 Clasificación y toma de muestras.
 - 4.8.5 Reconocimiento o inspección de mercancías.
 - 4.8.6 Trimado/Trincado/Tarja.
 - 4.8.7 Manejo y reubicación.
 - 4.8.8 Servicio a los contenedores.
 - 4.8.9 Embalaje y re embalaje.
 - 4.8.10 Pesaje/Cubicaje.
 - 4.8.11 Marcación y rotulación.
 - 4.8.12 Almacenaje de mercancías.
 - 4.8.13 Porteo de carga.
 - 4.8.14 Consolidación o desconsolidación de mercancías.
 - 4.8.15 Cadena de frío.



Documento firmado digitalmente



CAPITULO V
PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

- 5.1 Protocolo de maniobras.
 - 5.1.1 Aproximación e ingreso al canal del terminal.
 - 5.1.2 Maniobra de atraque.
 - 5.1.3 Maniobra de amarre.
 - 5.1.4 Maniobra de zarpe.
 - 5.1.5 Maniobra de reviro.
 - 5.1.6 Maniobra de fondeo.
- 5.2 Protocolo de seguridad en operaciones en las líneas de amarre.
- 5.3 Protocolo de zarpe de emergencia.
- 5.4 Protocolo sobre control del tránsito en el canal de navegación.
- 5.5 Protocolo de zarpe de emergencia (Incendio, mal tiempo, terrorismo, etc.).
- 5.6 Protocolo para apertura de bodegas.
- 5.7 Protocolo para establecimiento del rendimiento de las naves y perdida derecho muelle.
- 5.8 Protocolo para evacuación directa de cargas.
- 5.9 Protocolo para la Inspección simultánea de mercancías
- 5.10 Protocolos de inspección intrusiva y no-intrusiva de carga.
- 5.11 Protocolo para el descargue con lluvias.
- 5.12 Protocolo para el manejo de equipajes en naves de pasajeros.
- 5.13 Protocolo de almacenamiento descubierto.
- 5.14 Protocolo de operaciones en fondeo.
- 5.15 Protocolo para la entrega de la carga.
- 5.16 Protocolo para el manejo de cargas contaminadas.
- 5.17 Protocolo sobre cargas objetables.
- 5.18 Protocolo para la remoción de cargas objetables.
- 5.19 Protocolo para el manejo de carga para otros puertos, cargas en tránsito.
- 5.20 Protocolo para el rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua.
- 5.21 Protocolo para evitar la presencia de animales.
- 5.22 Protocolo de operación de equipos.
- 5.23 Protocolo de control de ingreso y salida de personas.
- 5.24 Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos.
- 5.25 Protocolo de ingreso de ingreso y salida de vehículos de carga.
- 5.26 Protocolo de control de ingreso y salida de maquinaria y equipos portuarios.
- 5.27 Protocolos para el manejo de todo tipo de carga.
 - 5.27.1 Protocolo de entrada y recibo de carga.
 - 5.27.2 Protocolo de almacenamiento de carga.
 - 5.27.3 Protocolo de entrega y salida de carga.
 - 5.27.4 Protocolo de transferencia de carga a otros medios de transporte.
- 5.28 Protocolos para el manejo de mercancías peligrosas - Código IMDG.
- 5.29 Protocolo para facilitar la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI-2005).
- 5.30 Protocolos para atender emergencias y contingencias.
 - 5.30.1 Protocolo para atender derrames de hidrocarburos (bunkering).
 - 5.30.2 Protocolo para atender escape de gas natural licuado – GNL.
 - 5.30.3 Protocolo para atender derrame de gránulos líquidos.



Documento firmado digitalmente



- 5.30.4 Protocolo para atender derrame de gráneles sólidos.
- 5.31 Protocolo de circulación dentro del terminal.
- 5.32 Protocolo para la identificación de personas, equipos y cargas.
- 5.33 Protocolos de seguridad en prevención de accidentes y de seguridad industrial para las instalaciones que se encuentran en vía de construcción.

CAPITULO VI
REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y
PRELACIONES

- 6.1 Protocolo para el anuncio, arribo y permanencia de naves.
- 6.2 Prelaciones para el atraque.
- 6.3 Prelaciones para el servicio de practicaaje.
- 6.4 Asignación de muelle.
- 6.5 Prohibiciones para las naves durante su permanencia en el terminal.
- 6.6 Desatraque.
- 6.7 Orden de desatraque.
- 6.8 Requisitos para el zarpe.

CAPITULO VII
CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE

- 7.0 Responsable de la función ambiental.
- 7.1 Salud en el trabajo.
- 7.2 Fumigaciones.
- 7.3 Residuos contaminantes procedentes de los buques.
- 7.4 Cargas de origen animal y vegetal.
- 7.5 Cargas de material explosivo o radiactivo.

CAPITULO VIII
DOCUMENTACION Y ACTIVIDADES DE COORDINACION

- 8.1 Documentación.
- 8.2 Facilitación del tráfico marítimo.
- 8.3 Visita Oficial.
- 8.4 Libre plática.
- 8.5 Reservas y derechos en la prestación de los servicios.

ANEXO 1: Plan de Gestión del Riesgo

ANEXO 2: Plan de Protección Instalación Portuaria ANEXO 3: Plano del muelle y Plano batimetría.



Documento firmado digitalmente





Documento firmado digitalmente



CAPÍTULO I
GENERALIDADES

ANTECEDENTES.

Mediante Resolución N° 000421 de febrero 4 de 2003 del Ministerio de Transporte se otorga Concesión Portuaria a la Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica S.A, Cartagena-CHEVRON PETROLUM COMPANY, con base en dicha resolución se presenta proyecto de RCTOP para la evaluación y concepto de la Autoridad Marítima, de acuerdo con lo establecido en la Resolución 000850 de 2017 del Ministerio de Transporte.

CONTROL DE CAMBIOS

A continuación, se evidencia el control de cambios que ha tenido a lo largo del tiempo el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación y Seguridad Portuaria de la Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica Terminal Cartagena.

Versión	Fecha	Naturaleza
01	Julio 21 de 2018	Estructuración inicial del documento
02	Julio 29 de 2021	Pronunciamiento Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Concesión Portuaria No. 025 de 2003 - Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica S. A. - Cartagena. Respuesta a comunicación ANLA 2021081220-1-000 del 28 de abril de 2021. Expediente LAM7173-00 - 10DPE1108-00-2021

1.1. Objetivo.

- Las disposiciones contenidas en este documento son de obligatorio cumplimiento para todas las personas naturales o jurídicas que accedan y/o utilicen las instalaciones o servicios del muelle de NSPZA S.A.-CARTAGENA, incluyendo, pero sin limitarse al Armador, el Capitán de la nave, sus Agentes Marítimos, Operadores Portuarios y cualquier otra persona o usuario, quienes conocen, aceptan y se obligan bajo los términos y condiciones estipulados en el presente Reglamento
- Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento están acordes con la Ley 1 de 1991, la Resolución 0850 de abril 6 de 2017 del Ministerio de Transporte y del Contrato de Concesión 025 del 28 de mayo de 2003, suscrito entre el Instituto Nacional de Concesiones (en adelante **INCO**) hoy Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y Nueva Sociedad Portuaria de la Zona Atlántica S.A. (en adelante **“NSPZA S.A.-CARTAGENA”**), los cuales constituyen parte integral del presente Reglamento.

- La Nueva Sociedad Portuaria de la Zona Atlántica S.A, Cartagena, tiene una concesión portuaria marítima de servicio privado y, en consecuencia, en los términos de la Ley 1a de 1991, se continuará con la operación de un muelle tipo espigón para el manejo de hidrocarburos bajo la administración y operación del Terminal de Combustibles de Chevron Petroleum Company.
- El cumplimiento de las normas establecidas en este Reglamento no exonera al usuario del muelle del diligenciamiento de los formatos que requiera **NSPZA S.A.- CARTAGENA**, y del cumplimiento de las normas aduaneras, de inmigración, sanitario, marítimo, portuario, policivo y/o emanado de otras autoridades.

1.2. De las aplicaciones del RCTOP.

El presente Reglamento Técnico Portuario aplica a los usuarios de la concesión otorgada a la **NSPZA S.A.-CARTAGENA** y el Terminal de Chevron Petroleum Company, lo anterior en cumplimiento a los términos de la Resolución N° 0000850 de abril 6 de 2017 del Ministerio de Transporte.

1.3 Definiciones.

Para la correcta interpretación y aplicación de este Reglamento, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Actividad Portuaria: Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos y 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.

Agente Marítimo o Agencia Marítima: De conformidad con el artículo 1489 del Código de Comercio, el Agente Marítimo es la persona que representa en tierra al Armador para todos los efectos relacionados con la Nave.

Armador: La 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 le afectan. La persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de una Nave se reputará Armador, salvo prueba en contrario.

Autoridad Aduanera: es el funcionario público o dependencia oficial que en virtud de la ley y en ejercicio de sus funciones, tiene la facultad para exigir o controlar el cumplimiento de las normas aduaneras.

Autoridad Ambiental: Es el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, así como sus entidades adscritas a este tanto del nivel nacional como local.

Autoridad Marítima: Es la Dirección General Marítima – DIMAR, quien como autoridad marítima nacional ejecuta la política del gobierno en materia marítima y tiene por objeto la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas y los reglamentos que se expidan para su cumplimiento y la promoción y estímulo del desarrollo marítimo del país. Está representada en Cartagena por el Capitán de Puerto.

Autoridad Portuaria: Son autoridades portuarias en el ámbito de sus respectivas competencias, el Ministerio de Transporte en lo relacionado con las políticas y





reglamentación del sector, la Superintendencia de Puertos y Transporte en lo relacionado con la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio, y la Comisión de Regulación del Transporte en lo relacionado con la regulación del sector.

Bornear. Se denomina borneo al movimiento circular que describe un buque alrededor de la posición de fondeo, el centro de este círculo está dado por el ancla arraigada al fondo.

Calabrote. En náutica, el calabrote es un cabo de los más gruesos usados por la marina para halar los barcos a lo largo de muelles y amarrarlos, así como para todas las grandes faenas de a bordo.

Calado Operacional. El calado denota la profundidad de agua necesaria para que un buque flote libremente y se mide verticalmente desde la parte inferior de la quilla hasta la línea de flotación.

Capitán o Capitán de Buque/Nave: Es el responsable por el gobierno y dirección de la Nave.

Capitán de Puerto o Capitanía de Puerto: Autoridad marítima del puerto en su jurisdicción, designada por la DIMAR. Para los efectos del presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, el Capitán de Puerto será el de la jurisdicción de Cartagena, Departamento de Bolívar.

Carga: Son los bienes o mercaderías que se movilizan utilizando diferentes medios de transporte según su naturaleza, presentación, condición y empaque.

Carga a Granel: Es toda carga sólida, líquida o gaseosa, transportada en forma masiva, homogénea, sin empaque, cuya manipulación usual no debe realizarse por unidades. Normalmente su cargue o descargue se hace utilizando cucharas, equipos mecánicos de succión y transporte, o tuberías para el caso de los líquidos y gases.

Carga Contenedorizada: Son las mercaderías que independientemente de su condición de empaque han sido dispuestas en una unidad de dimensiones convencionales o normalizadas para ser manipuladas mecánicamente en un solo movimiento.

Carga General: Es toda carga unitarizada, contenedorizada, palletizada, o semejante o que este embalada en cualquier forma, así como los contenedores. Se considera carga general a aquellos bultos individualizados, cada uno con una marca y peso que se cargan y descargan con grúas del muelle y/o buques y que para los efectos prácticos se clasifican así:

- Empacadas, ensacadas y envasadas.
- Gráneles, Troncos, perfiles siderúrgicos, rollos, bobinas, etc.
- Piezas, maquinaria, automóviles, estructuras metálicas.
- Extra dimensionada. Cuando no se pueden manipular con las grúas normales de muelle y/o buque, y en general su peso excede las 30 toneladas.

La carga general es susceptible de ser palletizada, preeslingada, contenedorizada, o manipulada Roll of – Roll on.

Carga Peligrosa: Es aquella que por sus características especiales entraña peligro para las personas, naves, instalaciones del puerto o al medio ambiente, clasificadas como tal por la OMI.



Cargas Objetables. Se registran como cargas objetables aquellas que al arribo de la embarcación o barcaza no cumplen la caracterización técnica de los productos al momento de su embarque.

Cargues o Descargues Directos: De la nave a medio de transporte para evacuación inmediata del terminal o viceversa.

Concesión Portuaria: De conformidad con lo establecido en el Artículo 5 de la Ley 01 de 1991, es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la ANI, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de un puerto a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.

Corrida de muelle. Es la maniobra facultativa consistente en el movimiento de un buque atracado que deba ser movido con sus propios cabos a lo largo del muelle del mismo terminal, sin que implique la maniobra de zarpe, lo cual se debe hacer con asistencia de piloto practico previo reporte a la estación Control de tráfico y vigilancia marítima y fluvial (ECTVMF).

Centro Nacional de Enlace. Es una unidad de inteligencia epidemiológica y sanitaria conformada en la Dirección General de Salud Pública del Ministerio de Salud y Protección Social, creado mediante el artículo 34 del Decreto 3518 del 09 de octubre de 2006 por el cual se reglamenta el Sistema Nacional de Vigilancia en Salud Pública (SIVIGILA), para dar cumplimiento a los compromisos emanados de la RSI2005 y el intercambio de información sobre ESP II con la Organización Mundial de la Salud y demás organismos sanitarios internacionales.

Demora: Significa el exceso de tiempo dedicado al cargue y/o descargue, en relación con el Periodo de Estadía de conformidad con el presente Reglamento.

Día: Significa un período de 24 horas que se inicia a las 00:00 cualquier día y termina a las 24:00 el mismo día, siempre refiriéndose a la hora colombiana. Cuando se haga referencia bajo el presente a una acción para que un buque flote libremente y se mide verticalmente desde la parte inferior de la quilla hasta la línea de flotación.

Capitán o Capitán de Buque/Nave: Es el responsable por el gobierno y dirección de la Nave.

Capitán de Puerto o Capitanía de Puerto: Autoridad marítima del puerto en su jurisdicción, designada por la DIMAR. Para los efectos del presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, el Capitán de Puerto será el de la jurisdicción de Cartagena, Departamento de Bolívar.

Carga: Son los bienes o mercaderías que se movilizan utilizando diferentes medios de transporte según su naturaleza, presentación, condición y empaque.

Carga a Granel: Es toda carga sólida, líquida o gaseosa, transportada en forma masiva, homogénea, sin empaque, cuya manipulación usual no debe realizarse por unidades. Normalmente su cargue o descargue se hace utilizando cucharas, equipos mecánicos de succión y transporte, o tuberías para el caso de los líquidos y gases.

Carga Contenedorizada: Son las mercaderías que independientemente de su



condición de empaque han sido dispuestas en una unidad de dimensiones convencionales o normalizadas para ser manipuladas mecánicamente en un solo movimiento.

Carga General: Es toda carga unitarizada, contenedorizada, palletizada, o semejante o que este embalada en cualquier forma, así como los contenedores. Se considera carga general a aquellos bultos individualizados, cada uno con una marca y peso que se cargan y descargan con grúas del muelle y/o buques y que para los efectos prácticos se clasifican así:

- Empacadas, ensacadas y envasadas.
- Gráneles, Troncos, perfiles siderúrgicos, rollos, bobinas, etc.
- Piezas, maquinaria, automóviles, estructuras metálicas.
- Extra dimensionada. Cuando no se pueden manipular con las grúas normales de muelle y/o buque, y en general su peso excede las 30 toneladas.

La carga general es susceptible de ser palletizada, preeslingada, contenedorizada, o manipulada Roll of – Roll on.

Carga Peligrosa: Es aquella que por sus características especiales entraña peligro para las personas, naves, instalaciones del puerto o al medio ambiente, clasificadas como tal por la OMI.

Cargas Objetables. Se registran como cargas objetables aquellas que al arribo de la embarcación o barcaza no cumplen la caracterización técnica de los productos al momento de su embarque.

Cargues o Descargues Directos: De la nave a medio de transporte para evacuación inmediata del terminal o viceversa.

Concesión Portuaria: De conformidad con lo establecido en el Artículo 5 de la Ley 01 de 1991, es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la ANI, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de un puerto a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.

Corrida de muelle. Es la maniobra facultativa consistente en el movimiento de un buque atracado que deba ser movido con sus propios cabos a lo largo del muelle del mismo terminal, sin que implique la maniobra de zarpe, lo cual se debe hacer con asistencia de piloto practico previo reporte a la estación Control de tráfico y vigilancia marítima y fluvial (ECTVMF).

Centro Nacional de Enlace. Es una unidad de inteligencia epidemiológica y sanitaria conformada en la Dirección General de Salud Pública del Ministerio de Salud y Protección Social, creado mediante el artículo 34 del Decreto 3518 del 09 de octubre de 2006 por el cual se reglamenta el Sistema Nacional de Vigilancia en Salud Pública (SIVIGILA), para dar cumplimiento a los compromisos emanados de la RSI2005 y el intercambio de información sobre ESP II con la Organización Mundial de la Salud y demás organismos sanitarios internacionales.

Demora: Significa el exceso de tiempo dedicado al cargue y/o descargue, en relación con el Periodo de Estadía de conformidad con el presente Reglamento.



Día: Significa un período de 24 horas que se inicia a las 00:00 cualquier día y termina a las 24:00 el mismo día, siempre refiriéndose a la hora colombiana. Cuando se haga referencia bajo el presente a una acción

desarrollada en un día específico, se entenderá que dicha acción se lleva a cabo y se termina antes de las 24:00 de ese día.

Día Hábil: Cualquier día hábil de acuerdo con el calendario laboral de Colombia.

Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII). Es un acontecimiento extraordinario que constituye una amenaza para la salud pública de los Estados a causa de la propagación de una enfermedad y que podría exigir una respuesta internacional coordinada.

Escora (List or Heel): Inclinación de una embarcación hacia el costado derecho o hacia el costado izquierdo (babor o estribor).

Estadías de Traslape (Overlap Window): Se presentan cuando se programan 2 cargues consecutivos de tal forma, que el segundo día de la estadía de un cargue, coincide con el primer día de la estadía del siguiente cargue.

ETA (Estimated Time of Arrival - Tiempo Estimado de Llegada): Significa la fecha y hora local estimadas para la llegada de las embarcaciones al Puerto de Cartagena.

Funcionario Responsable: Persona designada por **NSPZA S. A.- CARTAGENA** o el Capitán de Buque/Nave, para los asuntos relativos a la Operación del Terminal, a la Operación del Buque, debidamente entrenada y facultada para tomar todo tipo de decisiones relativas a sus funciones; **NSPZA S.A.- CARTAGENA**, informará a los Usuarios del Terminal quiénes son sus Funcionarios Responsables.

Garrear. Es cuando debido a la fuerza del viento o corriente, el barco arrastra su ancla sin que ésta agarre el fondo.

Inspección no-intrusiva. Es la Operación de control realizada por las autoridades con el fin de determinar la naturaleza, el estado, el número de bultos, el volumen, el peso y demás características de las mercancías, la carga, los medios o unidades de carga o los embalajes; mediante sistemas de alta tecnología que permitan visualizar estos aspectos a través de imágenes, sin perjuicio de la facultad de realizar inspección física cuando las circunstancias lo ameriten.

I.P: Instalación Portuaria de Chevron Petroleum Company, **NSPZA S. A.- Cartagena:** Nueva Sociedad Portuaria de la Zona Atlántica S.A.

Instalaciones Portuarias. Son instalaciones portuarias las obras civiles de infraestructura y las de edificación o superestructura, así como las instalaciones mecánicas y redes técnicas de servicio construidas o ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a realizar o facilitar el tráfico portuario.

Libre Plática. Es la autorización en el caso de una nave, para entrar en un puerto, embarcar o desembarcar, descargar o cargar suministros o carga, permitiendo a la nave iniciar actividades de embarque o desembarque de pasajeros y tripulantes, al igual que iniciar operaciones de cargue o descargue



de suministros o carga, igualmente aplica para las motonaves de recaladas técnicas.

MARPOL: Convención Internacional para Prevención de la Contaminación Marina desde los Barcos, emitida en Londres el 2 de noviembre de 1973 y aprobada por el Congreso Colombiano mediante la Ley 12 de 1981.

Naturaleza de la Obligación Aduanera: La obligación aduanera es de carácter personal, sin perjuicio de que se pueda hacer efectivo su cumplimiento sobre la mercancía, mediante el abandono o el decomiso, con preferencia sobre cualquier otra garantía y obligación que recaiga sobre ella. **Nave:** Se entiende por Nave toda construcción principal o independiente, idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión.

Nave de Línea Regular: Las que prestan un servicio público en tráficos regulares, en forma continua, de acuerdo con rutas e itinerarios fijados y preestablecidos.

Nave de Línea Ocasional: Son aquellas que prestan un servicio público en tráficos irregulares o en forma discontinua.

NOR (Notice of Readiness) -Notificación de Disponibilidad: Es aquel documento escrito, emitido por el Capitán del Buque entregado a **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, donde se indica que la embarcación, se encuentra lista en todos los aspectos operativos para realizar actividad de cargue y/o descargue. Este deberá ir firmado por **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, en señal de aceptación, en donde se especifica fecha y hora local de aceptación de la

notificación. La NOR será válida una vez aceptada por **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, se acepta al atraque e inicio de operaciones, si queda en fondeo se acepta luego de las 12 horas del tur time (o de acuerdo al chárter party).

Obligación Aduanera en la Importación: Es el vínculo jurídico entre la Administración Aduanera y cualquier persona directa o indirectamente relacionada con cualquier formalidad, régimen, destino u operación aduanera, derivado del cumplimiento de las obligaciones correspondientes a cada una de ellas, quedando las mercancías sometidas a la potestad aduanera y los obligados, al pago de los derechos e impuestos, tasas, recargos y sanciones a que hubiere lugar.

Organización Marítima Internacional O.M.I: Es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques.

Operación. Se clasificarán las operaciones según la vía que sigue la carga, las cuales son:

Vía Directa. Es el paso directo de la carga al medio de evacuación. Operación directa a camión. Operación directa a tubería, ductos, bandas transportadoras.

Operación Portuaria: Es el conjunto de servicios prestados en un puerto al buque, a los pasajeros y a la carga.

Operador del Terminal: **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, empresa encargada de administrar y operar las Instalaciones en Tierra y zonas marítimas, con independencia técnica y administrativa.

Operadores Portuarios: Empresas debidamente registradas ante la Superintendencia de Puertos y Transporte, que prestan servicios directamente



relacionados con la actividad portuaria, incluyendo, pero sin limitarse al cargue y descargue, almacenamiento, practica, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería.

Perito de Contaminación: Es el funcionario designado por la Capitanía de Puerto, para que aborde una embarcación y supervise el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales que hacen referencia a la prevención de la contaminación marina.

PBIP: Código Internacional para la Protección de Buques e instalaciones portuarias, Convenio SOLAS - OMI.

Periodo de Estadía (Lay time): Es el periodo de Días consecutivos en el cual **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, le permite al Buque/Nave realizar las Operaciones de cargue y/o descargues sin que se incurra en Demoras.

Piloto Práctico: Es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una Capitanía de puerto marítima o fluvial 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.

Protocolo. Es el conjunto de procesos y/o procedimientos que componen la ejecución específica de una operación portuaria y/o prestación de un servicio en la Terminal portuaria.

Puerto: Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras canales de acceso, instalaciones de servicios, que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera de un río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancía entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los Terminales portuarios, muelles y embarcaderos.

Reglamento: Es el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de **NSPZA S.A.-CARTAGENA**.

Reglamento Sanitario (RSI 2005): Es un documento adoptado por Colombia como país miembro de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y aprobado en la 58ª Asamblea Mundial de la Salud en mayo de 2005, a través

del cual se describen los procedimientos que el país debe cumplir en cuanto al intercambio de información sobre posibles Emergencias en Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII), la evaluación conjunta de éstas y la respuesta apropiada.

Regulaciones: Normas Nacionales e Internacionales aplicables en este documento.

Responsables de la Obligación Aduanera: La obligación aduanera es el vínculo jurídico entre la administración aduanera de la DIAN y la persona natural o jurídica para llevar a cabo las formalidades aduaneras que implican cumplir con la legislación aduanera, recaudar los derechos e impuestos, tasas y cualquier otro recargo percibido por la aduana.



Sociedad Portuaria: Sociedades anónimas constituidas con capital privado, público o mixto, cuyo objeto social es la inversión en construcción, mantenimiento, Operación y administración de un puerto. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, almacenamiento y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria.

Tarifa de Operación Portuaria: Es la tarifa que se cobra por los servicios portuarios y deberá pagar el Agente Marítimo en representación de la Nave para que **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, emita la orden de cargue y/o descargue de la Nave y por lo tanto se inicien las maniobras de Amarre.

TBA (To Be Advised) -A Ser Notificado: Significa cualquier información relativa al cargue, que se debe indicar posteriormente por el Usuario del Terminal a **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, tal como el destino de un barco, del Agente Marítimo, entre otros.

Terminal: Las instalaciones y zonas accesorias dadas en concesión a **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, y estipuladas en el Contrato de Concesión Portuaria No. 000421 del 4 de febrero de 2003.

Terminal de combustibles: Comprende las instalaciones de Chevron Petroleum Company.

Transferencia Marítima: Comprende el conjunto de actividades de descargue mediante las cuales la carga es transferida de un medio de transporte marítimo a otro o al muelle y viceversa.

Transferencia Terrestre: Comprende el conjunto de actividades mediante las cuales la carga es transportada vía terrestre con destino a/o procedente de otras zonas del país. Tales como: del costado de la nave al sitio de almacenamiento (Porteo), del costado de la nave a su destino final fuera de **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, o a otro deposito habilitado del sitio de almacenamiento a su destino final fuera de **NSPZA S.A.-CARTAGENA** (Urbaneo), y de un sitio de almacenamiento a otro dentro de las instalaciones de **NSPZA S.A.-CARTAGENA** (Movilización de carga).

TBN (To Be Nominated) - A Ser Nominado-: Significa la nominación de un Buque/Nave, cuyo nombre será suministrado posteriormente por el Usuario a **NSPZA S.A.-CARTAGENA**.

Tonelaje de Peso Muerto (DWT): Significa la capacidad de carga total, más la capacidad de los tanques para combustible, bodegas, etc., que un barco puede llevar hasta su Línea de flotación o marca de máxima carga.

Turno de Amarre o Ventana (Layday o window): Es el período de días consecutivos asignado para que un Buque arribe al Terminal, dentro de las cuales tendrá prelación para el Amarre. El Turno de Amarre inicia a las 00:00 horas del primer día asignado y termina a las 24:00 horas del ultimo día asignado o inicia a las 00:00 horas del primer día asignado y termina en el momento en el que el Buque tenga la NOR debidamente aceptada por **NSPZA S.A.-CARTAGENA**.

Usuario del Terminal o Usuario: Son los Armadores, agentes marítimos, propietarios de la carga, los Operadores Portuarios, sociedades de intermediación aduanera, contratistas y en general toda persona que utiliza las instalaciones portuarias o reciben servicios del Terminal.



1.4 Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional adecuados a cada servicio.

- En la IP la prestación de los servicios se realiza mediante operadores portuarios especializados en las diferentes actividades, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería.
- Para la prestación de los servicios portuarios se requiere hacerlo de conformidad con la Ley 01 del 10 de enero de 1991, Decreto 2091 del 28 de diciembre de 1992, la Resolución 0478 del 8 de junio de 1999 y el Decreto 2053 del 23 de julio de 2003, para realizar actividades portuarias en Colombia la empresa debe registrarse ante el Ministerio de Transporte.
- Con respecto a los aspectos técnicos las empresas de operación portuaria deberán presentar documentación que certifique el buen estado de la maquinaria y los equipos de operación que dispone para la prestación de los servicios.
- La documentación que certifica el buen estado de la maquinaria y equipos de operación aplica para los equipos de propiedad de la IP, los adquiridos a través de leasing, como también para aquellos equipos en arriendo.
- La **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, definirá los requisitos para el registro de los diferentes operadores y usuarios del muelle y solicitará los documentos que considere pertinentes para la muelle, con el fin de verificar las capacidades e idoneidad profesionales aplicados a cada uno de los diferentes servicios que se pretende realizar.

1.5 Obligaciones.

-La Nueva Sociedad Portuaria de la Zona Atlántica S.A (**NSPZA S.A.- CARTAGENA**), compila el presente Reglamento Técnico Portuario en cumplimiento a los requerimientos del Ministerio de Transporte, con base en la Ley 1º del 10 de enero de 1991 y Resolución 000850 de septiembre 6 de 2017 de cumplimiento obligatorio para los Operadores Portuarios en las operaciones que ejecuten.

Quienes ejecutan o realizan actividades portuarias o utilizan en concesión o licencia, playas y terrenos de baja mar en actividades portuarias, están en la obligación de permitir en todo momento el libre acceso a sus instalaciones de los funcionarios de Superintendencia de Puertos y Transporte, Autoridad Ambientales y Dirección General Marítima -DIMAR o quienes hagan sus veces y demás autoridades. Igualmente se encuentran en la obligación de rendir oportunamente los informes habituales que estas entidades requieran y aquellos que les solicite por razones especiales, de conformidad con lo previsto en la legislación aplicable.

-La **NSPZA S.A.-CARTAGENA** es responsable por la veracidad y exactitud de los informes que se presenten con relación a la actividad portuaria. La Superintendencia de Puertos y Transporte y/o entidades ambientales dentro de sus atribuciones podrá aplicar sanciones cuando se encuentren irregularidades en este aspecto, sin perjuicio de otras acciones legales que correspondan según su naturaleza y que correspondan a otras entidades.

-La **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, permitirá la prestación del servicio de practicaje de



acuerdo con lo expuesto en la Resolución 000850 de septiembre 6 de 2017 y con las demás disposiciones establecidas por la autoridad marítima.

- La **NSPZA S.A.-CARTAGENA** garantiza la libre competencia en el acceso a los servicios portuarios autorizados, sin perjuicio de lo previsto en la Ley para el servicio de practica, manteniendo el equilibrio entre la demanda de los servicios, la capacidad de la infraestructura portuaria y la eficiencia en el uso de los recursos

-Velar por la seguridad, calidad y eficiencia en el manejo de la carga y el uso de las instalaciones portuarias, así como del control de los accesos de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario y sus áreas de almacenamiento, sin perjuicio de las actuaciones y actividades que las autoridades deban llevar a cabo, en desarrollo de sus funciones.

-La **NSPZA S.A.-CARTAGENA** coordina con las autoridades competentes para que, en el ejercicio de las 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.

-Chevron Petroleum Company tiene la obligación, de acuerdo a lo establecido en su Plan de Manejo Ambiental – PMA, Programa PM-PMA-1 Manejo del Recurso Hídrico y Control Ambiental, en su subprograma Control de pérdidas de contención de producto en el muelle y TC-PMA-1 Manejo de suelo y Recurso Hídrico, subprograma Control de pérdidas de contención de producto, atender de inmediato cualquier pérdida de contención de combustible, aceite o lubricante y reportarlo en plataforma VITAL a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales

– ANLA, presentando soportes de todas las acciones ejecutadas.

-Velar por que todos los servicios prestados en la **NSPZA S.A.-CARTAGENA** estén sujetos a las regulaciones contenidas en el presente reglamento.

-La información sobre indicadores portuarios y capacidad portuaria, se reportará periódicamente a la Superintendencia de Puertos y Transporte o a la entidad que haga sus veces, de acuerdo con la reglamentación que emita tal entidad.

-Desarrollar zonas de servicios previo al ingreso a la terminal portuaria, en aras de mejorar las condiciones de productividad, competitividad y de trabajo. La **NSPZA S.A.-CARTAGENA** facilitará el libre acceso a las plataformas de agendamiento de citas y de entrenamiento, que garanticen libre competencia y estándares de calidad en zonas de descanso, cargue y descargue y patios. La IP garantiza el acceso directo a la información de entumamiento y despachos, con el objetivo de minimizar los tiempos de permanencia de las cargas en los recintos portuarios.

- Adecuar espacios apropiados para el parqueo y la estadía de los vehículos de transporte de carga por vía terrestre y su tripulación, previo al ingreso a la terminal portuaria para el respectivo cargue y descargue, siempre que el modelo operativo implementado por la terminal portuaria lo requiera.

1.5.1 Obligaciones de los operadores portuarios

-Las disposiciones y normas contenidas en el presente Reglamento son de obligatorio cumplimiento y se aplican a todas las personas naturales o jurídicas que utilicen las instalaciones o presten servicios a **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, donde se realizan actividades portuarias de atraque, zarpe, manejo de combustibles.



-Al ingreso a las instalaciones de **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, así como durante el uso de sus instalaciones o servicios, el Capitán de la nave y su tripulación, sus Agentes Marítimos y los usuarios, manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente reglamento.

-El control del tráfico marítimo en las aguas jurisdiccionales y en los puertos nacionales es competencia de la Dirección General Marítima. Las personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades marítimas en los puertos nacionales están obligadas a cumplir las disposiciones que para efectos de control del tráfico marítimo expida la Autoridad Marítima, en coordinación con las normas establecidas en el presente Reglamento.

-La Superintendencia de Puertos y Transporte ejercerá la vigilancia respecto a la prestación del servicio por parte de los operadores portuarios y de los usuarios de **NSPZA S.A.-CARTAGENA** para evitar los abusos y prácticas monopolísticas y de competencia desleal.

-La **NSPZA S.A.-CARTAGENA** y los prestadores de servicios en las terminales portuarias, además de las normas nacionales aplicables para el caso, deberán cumplir los tratados, convenios, acuerdos ratificados por el país para tal efecto, también deberán tener en cuenta las recomendaciones y directrices adoptadas por las autoridades marítimas, portuarias y ambientales colombianas, relacionadas con las operaciones y servicios que se presten en la terminal portuaria.

- Cuando la prestación de los servicios deba ser interrumpida por fuerza mayor o caso fortuito, **NSPZA S.A.-CARTAGENA** adoptará las medidas de emergencia a que haya lugar para restablecer el servicio en el menor tiempo posible.

- Atender toda solicitud de servicio portuario adicional a las reglamentadas en la presente resolución, 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.

- Aportar a las autoridades competentes la información que les sea requerida en el cumplimiento de sus funciones y competencias.

- Adquirir y mantener vigentes las garantías que aseguren el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades que se deriven de las actividades que realizan, así como de los servicios que se presten en el puerto de acuerdo con la normatividad vigente.

- Adoptar y cumplir con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de las instalaciones portuarias.

- Tanto los operadores portuarios como Chevron Petroleum Company, son responsables del cumplimiento de todas las medidas de manejo ambiental contenidas dentro del Plan de Manejo Ambiental – PMA, aprobado actualmente, y de las obligaciones impuestas en los actos administrativos contenidos en el expediente LAM7173-00. Para ello, se aplicará el programa del Plan de Manejo Ambiental, PM-PMA-12 Educación Ambiental, que pretende fortalecer los conocimientos y habilidades, orientados al cumplimiento de normas de carácter ambiental, dando a conocer los



aspectos relacionados con las obligaciones y prohibiciones establecidas por el PMA, de manera que no se realice ninguna actividad diferente a las autorizadas.

Velar por el manejo integrado de desechos y residuos generados por buques, con el fin de garantizar el cumplimiento del Convenio MARPOL 73/78, por parte de los buques que arriben al puerto, y de esta forma prevenir la contaminación del medio marino. La **NSPZA S.A.-CARTAGENA** y los prestadores de los servicios portuarios deberán permitir, en caso de requerirse, 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.

En caso de presentarse dentro de las operaciones incumplimiento de dichas medidas y/o casos en los que se requiera la activación del Plan de Gestión del Riesgo, es obligación del operador informar oportunamente el evento a Chevron Petroleum Company.

1.5.2 Obligaciones de las agencias marítimas.

-Las agencias marítimas son empresas autorizadas por DIMAR, dedicadas a gestionar ante la Autoridad Marítima Colombiana, los requerimientos de las motonaves Nacionales y/o Extranjeras que arriben a puerto.

-Las agencias marítimas para la prestación de servicios en la IP deben contar con licencia de explotación comercial vigente expedida por la autoridad marítima nacional, Dimar.

-Al ingreso a las instalaciones de **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, así como durante el uso de sus instalaciones o servicios, la agencia marítima, manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente reglamento.

- Aportar a las autoridades competentes la información que les sea requerida en el cumplimiento de sus funciones y competencias.

-Cuando la prestación de los servicios deba ser interrumpida por fuerza mayor o caso fortuito, **NSPZA S.A.-CARTAGENA** adoptará las medidas de emergencia a que haya lugar para restablecer el servicio en el menor tiempo posible.

- Adoptar y cumplir con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de las instalaciones portuarias.

- Garantizar la continuidad y regularidad en la prestación de los servicios de acuerdo a los horarios establecidos por la operación, para la adecuada prestación del mismo.

1.5.3 Obligaciones de los usuarios del terminal portuario

-Las normas establecidas en el presente reglamento no eximen a los usuarios o sus representantes, del cumplimiento de las disposiciones expedidas por la Dirección General Marítima, la Administración de Impuestos y Aduanas (DIAN), Superintendencia de Puertos y Transporte, y demás autoridades que ejercen funciones específicas en las actividades portuarias conforme a la ley, tales como las de inmigración, sanitarias, policivas, ambientales, etc.

-En la actividad portuaria del Terminal de **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, todas las personas naturales o jurídicas 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 Marítima y Portuaria Nacional.

-Al ingreso a las instalaciones de **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, así como durante el uso de sus instalaciones o servicios, los usuarios manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente reglamento.

- Adoptar y cumplir con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de las instalaciones portuarias.

1.5.4 **Protección de buques e instalaciones portuarias (PBIP).**

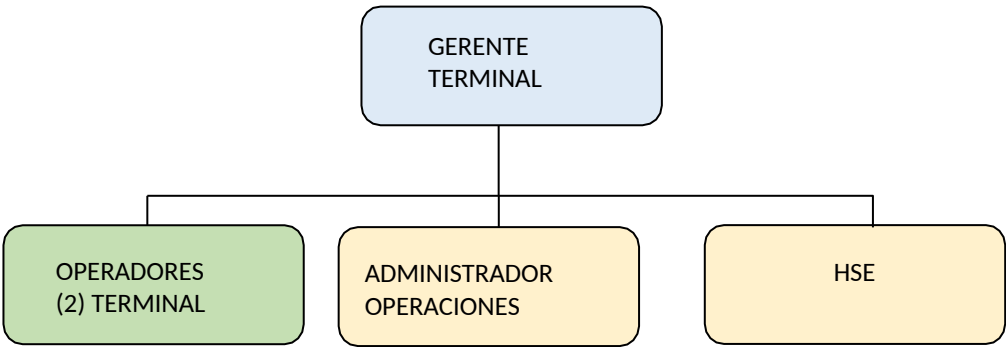
De acuerdo con la modalidad del servicio portuario de la NSPZA S.A.-CARTAGENA, el cual es privado y su alcance no considera ni incluye atender tráfico marítimo internacional, por lo tanto, la IP no está bajo la normatividad que establece la aplicación del PBIP; sin embargo, se tiene desarrollado y aprobado por Dimar el PBIP de NSPZA S.A.-CARTAGENA, el cual se registra en el Anexo 2 Plan de Protección Instalación Portuaria

En la actualidad la Sociedad Portuaria NSPZA S. A-CARTAGENA posee la Declaración de Cumplimiento No 050042 con fecha inicial Junio/2018 y término o vigencia junio 2023; Dimar realizó Auditoria de PBIP en junio de 2018

CAPITULO II
ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACION DEL TERMINAL PORTUARIO

2.1 **Organización.**

El organigrama establecido para la administración de la IP es el siguiente:



La Nueva Sociedad Portuaria de la Zona Atlántica S. A, Cartagena (**NSPZA S.A.-CARTAGENA**), utiliza para su funcionamiento el esquema organizacional y equipos de Chevron Petroleum Company, (propietaria de la Terminal de combustibles), para la prestación de un servicio eficiente, el Gerente está a cargo de las relaciones de la Compañía con los clientes, autoridades y asociaciones.

2.1.1 **La empresa.**

La **NSPZA S.A.-CARTAGENA** es un terminal privado y presta sus servicios a la empresa Chevron Petroleum Company, transportando hidrocarburos y sus derivados desde Cartagena hacia a la Isla de San Andrés y los servicios que presta son:

- a. Portuarios
- b. Muellaje
- c. Marítimos.
- d. Servicios de Operación Marítima y Terrestre
- e. Cargue y descargue de hidrocarburos



2.1.2 Funciones de la **NSPZA S.A-CARTAGENA**

Se obliga para con el ANI o quien haga sus veces a cumplir con todas las obligaciones legales y contractuales necesarias para el desarrollo del contrato de Concesión Portuaria, en especial, con las siguientes:

- Pagar la contraprestación establecida en el contrato, y la Tasa de Vigilancia que para el efecto se establezca, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes y dentro de los plazos correspondientes.
- Desarrollar las actividades portuarias de conformidad con las disposiciones legales vigentes.
- Abstenerse de toda práctica que tenga la capacidad, el propósito o el efecto de generar competencia desleal o que cree prácticas restrictivas de la competencia, de conformidad con el artículo 22 de la Ley 01 de 1991, así como, el cobro de las tarifas especulativas o que resulten ostensiblemente altas o más bajas que las usuales en el mercado.
- No ceder total o parcialmente el contrato de concesión portuaria, sin el cumplimiento de los requisitos exigidos en la Cláusula Vigésima Tercera del mismo.
- Cumplir con todas las normas y disposiciones para el control y vigilancia de La Superintendencia de Puertos y Transporte o de quien haga sus veces, de conformidad con los términos legales.
- Cumplir con los demás requerimientos que las leyes prevean, respecto de otras autoridades de cualquier orden, entre otras, la obtención de licencias y permisos de autoridades locales y en forma especial, las exigencias que formule cualquiera de las autoridades competentes.
- Procurar la conservación y protección del medio ambiente y llegado el caso, recuperarlo según las instrucciones de las autoridades competentes y adoptar las medidas de preservación sanitaria y ambiental que le sean requeridos, de conformidad con el Plan de Manejo Ambiental el cual deberá mantener vigente.
- Prestar la colaboración que las autoridades demanden, en casos de tragedia o

calamidad pública, en las zonas objeto de la concesión.

- Denunciar ante las autoridades competentes, cualquier irregularidad que pueda constituir delito o que atente contra la ecología, medio ambiente o la salud de las personas o los animales.
- Mantener en buen estado de operación y mantenimiento las zonas de uso público y la infraestructura portuaria y comprometerse a revertirlas a la Nación en los términos establecidos en el contrato y en las disposiciones legales vigentes para este efecto.
- Observar y cumplir las disposiciones sobre higiene y seguridad portuaria, seguridad y protección a las instalaciones portuarias y seguridad industrial.
- Mantener vigente las pólizas que se constituyan en desarrollo del contrato de concesión y reponer su monto cada vez que se disminuya o agote.
- Suministrar a la Superintendencia de Puertos y Transporte, a la Agencia Nacional de Infraestructura ANI y a cualquier autoridad que así lo requiera los informes o documentos necesarios para el ejercicio normal de sus funciones en especial aquellas de vigilancia y control.

2.2 Administración.

2.2.1 Modelo de administración y operación portuaria.

La **NSPZA S.A.-CARTAGENA** está especialmente equipada para realizar de manera directa las operaciones de cargue y descargue de gráneles líquidos, desde los buques hasta los tanques de almacenamiento de Chevron Petroleum Company y viceversa, mediante sistemas de bombeo y líneas de conducción.

Es un terminal privado especializado, operado bajo el esquema de Concesión Portuaria según lo establecido en el Contrato de Concesión Portuaria No. 025 del 2003 del INCO.

2.2.2 Relación con los usuarios y Política Integral.

Los usuarios tanto operadores como proveedores de los diferentes servicios deben dar cumplimiento a las disposiciones establecidas por **NSPZA S.A.- CARTAGENA** en el presente Reglamento Técnico de Operación Portuaria.

En **NSPZA S.A.-CARTAGENA** se ha establecido como política integral de la empresa orientar esfuerzos para garantizar a los usuarios la satisfacción de todas sus necesidades a través de los siguientes compromisos:

- a. Generar para todas las partes interesadas ambientes de trabajo sano, seguro y productivo en el desarrollo de todas las actividades en tierra y a bordo.
- b. Garantizar la seguridad abordó, prevenir accidentes a las personas y pérdida de vidas, evitar daños ambientales, especialmente al medio ambiente marino y a la propiedad.
- c. Mejorar las habilidades de gestión de la seguridad del personal abordó y en tierra incluyendo la preparación para emergencias de seguridad y la protección ambiental.
- d. Prevenir y evitar el terrorismo, tráfico ilegal y todo tipo de acciones delictivas.
- e. Dar cumplimiento a las regulaciones, legislación vigente y demás requisitos aplicables.
- f. Promover la prevención del consumo de sustancias que constituyan una seria amenaza contra la seguridad de las personas, de los buques y del medio ambiente.
- g. Evidenciar y promover el compromiso con la mejora continua.

2.2.3 Estructura tarifaria

La **NSPZA S.A.-CARTAGENA** de conformidad con las disposiciones establecidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, cuenta con tarifas sometidas a dicho ente de inspección, vigilancia y control y debidamente aprobadas.

2.2.4 Protocolo de facturación.

El objetivo de este protocolo es que, en todo momento, cualquier documento pueda ser fácilmente localizable por cualquiera de las personas que trabajan en la Terminal de Chevron Petroleum Company o por la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**.

Se utilizará el protocolo de facturación utilizado por Chevron Petroleum Company, como propietaria y operadora del terminal de combustible, así:

1. Recepción de la factura por los medios establecidos



Documento firmado digitalmente



2. Manejo de la factura bajo el sistema contable
3. Se programa el pago
4. Se reporta el pago al proveedor

La facturación de todo tipo de operaciones y/o servicios en **NSPZA S.A.- CARTAGENA** se maneja mediante el sistema interno de la empresa. Este sistema diligencia la información registrada por todas las áreas que participan directamente en la operación; con el ingreso de la respectiva documentación y confirmación de parte de área de operaciones hasta llegar al área comercial que configuran los contratos con los manifiestos y sus consignatarios. Por último, el área de facturación realiza la configuración del servicio y ejecute la factura.

La facturación de todo tipo de operaciones y/o servicios en **NSPZA S.A.- CARTAGENA** se maneja mediante el sistema interno de la empresa. Este sistema diligencia la información registrada por todas las áreas que participan directamente en la operación; con el ingreso de la respectiva documentación y confirmación de parte de área de operaciones hasta llegar al área comercial que configuran los contratos con los manifiestos y sus consignatarios. Por último, el área de facturación realiza la configuración del servicio y ejecute la factura.

2.2.5 Sistema de gestión de calidad.

La **NSPZA S.A.-CARTAGENA** opera bajo los estándares y procedimientos Operativos de Chevron Petroleum Company, SISTEMA DE GESTION DE EXCELENCIA OPERACIONAL (OEMS). Los cuales están alineados bajo los estándares Internacionales y cumplen con Gestión de Calidad, Ambiental, Seguridad y Salud en el Trabajo y Gestión en Control y Seguridad.

Objetivos del Sistema OEMS

Administrar la Excelencia operacional de manera sistemática para:

- Lograr un lugar de trabajo libre de incidentes y/o lesiones
- Promover una fuerza de trabajo saludable y mitigar los riesgos significativos para la salud en el lugar de trabajo.
- Identificar, mitigar los riesgos ambientales y de seguridad de los procesos.
- Operar los activos con la integridad y confiabilidad característica de un líder de la industria. Usar de manera eficiente los recursos naturales, los activos e instalaciones de la empresa.

2.2.6 Políticas de calidad y acceso

La **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, con el fin de promocionar y mejorar la competitividad de los servicios prestados, establece políticas de calidad y acceso, que deben ser cumplidas por los operadores portuarios y demás prestadores, para alcanzar los objetivos siguientes:

1. Ofrecer a los clientes de la instalación portuaria servicios que cumplan con estándares de calidad nacional e internacional.
2. Implementar y mantener políticas de gestión de calidad.
3. Mantener una adecuada competitividad.



Documento firmado digitalmente



4. Ofrecer una política de acceso a la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, con reglas de seguridad claras para el uso de la infraestructura, la operación eficiente y la viabilidad financiera.

2.2.7 Sistemas de información y comunicación.

NSPZA S.A.-CARTAGENA bajo la operación de Chevron Petroleum Company. Dispone de una plataforma de sistemas administrativos y operativos que brinda a todos los usuarios de la Terminal, la posibilidad de interactuar con sus diferentes departamentos y también les permite a las organizaciones involucradas enviar y recibir información fundamental para la gestión en el puerto solo utilizando una conexión a internet, simplificando las transacciones y minimizando costos y tiempos.

2.2.8 Código de Buen Gobierno del puerto.

La **NSPZA S.A.-CARTAGENA** dispone del Código de Buen Gobierno del Puerto, mediante el cual se adoptan medidas respecto al gobierno de la sociedad, a las prácticas de administración y a la conducta de sus funcionarios, al manejo de su información, al conocimiento público de su gestión, de tal manera que se asegure el respeto de los derechos de quienes invierten en las acciones de la sociedad o utilizan los servicios del Terminal.

**CAPITULO III
INFRAESTRUCTURA Y
ACCESO**

3.1 CANALES DE ACCESO.

Accesos marítimos.

El acceso marítimo al muelle de la **NSPZA S.A.-CARTAGENA** se realiza a través del canal principal de navegación de la bahía de Cartagena que inicia en Bocachica, desde la boya de aguas seguras, localizada en coordenadas 10° 19.12'N y 75° 35.94'W, se ingresa a través del canal de Bocachica con rumbo 089° hasta dejar por babor la boya N° 11 donde se cambia al rumbo 070°, hasta sobrepasar por estribor la boya N° 18, donde se gira a estribor hasta el rumbo 095° pasando por el extremo sur del Bajo Brujas, dejando por babor la boya BB2, localizada en coordenadas 10° 19.2'N y 75° 32.45'W, para enfilar hasta el terminal de **NSPZA S.A.-CARTAGENA**. (Figuras 1 y 2).



Figura 1. Carta náutica COL 261 de aproximación a la bahía de Cartagena.





Documento firmado digitalmente

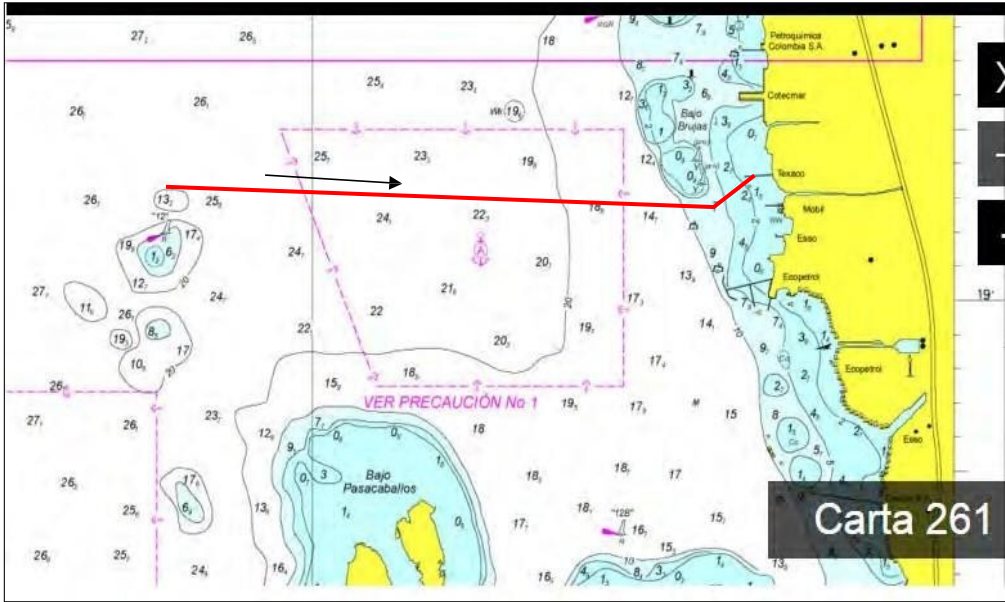


Figura 2. Aproximación final al terminal de la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**.

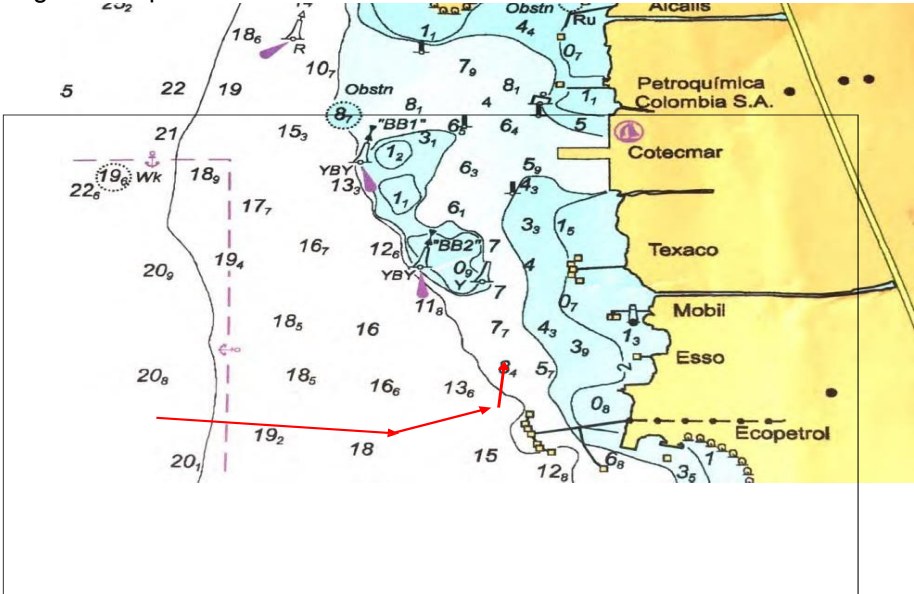


Figura 3. Tránsito en el área de maniobras y de atraque.

3.1.1. Localización canal natural de acceso.

Descripción del canal de acceso principal, profundidad mínima, promedio y máxima.

- Se utiliza parcialmente el canal natural de la bahía de Cartagena en una longitud de 8700 metros, con ancho irregular, cuyo sector más reducido corresponde al canal de Bocachica con 100 m de ancho. Su tránsito presenta seguridad, en razón a la implementación de la señalización marítima establecida (Figura 1). En inmediaciones de la boya BB2 (Figura 3), aproximadamente a 350 metros y en marcación 270° de la plataforma de atraque de Chevron Petroleum Company, se encuentra una barra coralina muerta, que corresponde al extremo sur del Bajo Brujas, lugar en el cual el navegante debe extremar las medidas de seguridad durante la maniobra de aproximación a la plataforma de atraque (Figura 3).
- El sector más estrecho del canal principal se localiza entre las boyas N° 1 al 10, donde mide 100,0 metros de ancho, con profundidad promedio de 20,0 metros. Dentro de la bahía el canal tiene profundidades entre 25,0 y 27,0 metros y se encuentra

suficientemente señalizado de acuerdo con la carta náutica Col 261, editada por Dimar.

- La profundidad mínima de canal de acceso principal es de 20,0 m, la profundidad promedio es de 25,0 y la profundidad máxima es de 27,0 m.

Localización canal aproximación final.

Para la operación final de atraque en el terminal de la **NSPZA S.A.-CARTAGENA** se utiliza el último sector del canal de aproximación, que es una ligera desviación natural al 045° de 350 metros de longitud por 50,0 metros de ancho, donde se registra el veril de 7,0 m de profundidad, en este último tramo se tiene como señalización marítima la boya BB2 del extremo sur del bajo Brujas la cual se deja por babor entrando, se registra en la batimetría anexa en el Apéndice 1 y en la Figura 4; el canal de acceso principal se encuentra registrado en la publicación Carta Náutica Col 261.

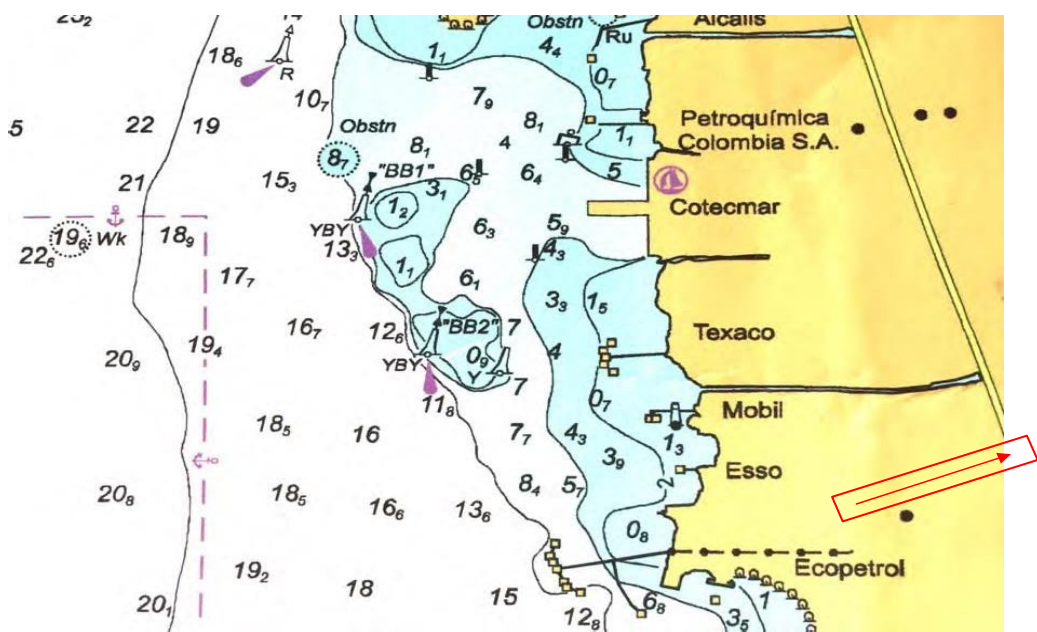


Figura 4. Sector final del canal de aproximación a la I. P.



Figura 5. Localización canal de aproximación final y área de reviro de la I. P.

Tabla 1. Coordenadas canal de aproximación final.

VERTIC E	LATITUD N (°)	LONGITUD W (°)
5	10° 19,31'	75° 30,67'
6	10° 19,23'	75° 30,92'
7	10° 19,25'	75° 30,92'
8	10° 19,33'	75° 30,68'

3.1.2. Profundidad canal de aproximación final.

El transepto de 350 metros de longitud correspondientes al canal final de aproximación registra una profundidad promedio de 7,0 metros, reducidos al nivel medio de más bajas mareas.

3.1.3. Dimensiones canal de aproximación final.

El tramo del canal de aproximación final mide 350 metros de longitud por 50 metros de ancho.

3.2 Dársena de maniobras o área de reviro.

En las áreas marítimas adyacentes a la IP no se tiene definida dársena de maniobras; para el reviro de las naves, estas son remolcadas de popa hasta el sector sur de la boya BB2 (Extremo sur Bajo Brujas), donde la profundidad promedio es 7,5 m, en este sitio la nave asistida por el remolcador realiza el reviro y fija el rumbo de salida a través del canal natural principal del puerto.

3.2.1 Localización área de reviro.

En el plano batimétrico anexo (Apéndice 1) se registra el área de reviro, la cual corresponde a una zona circular de 100 metros de radio, cuyas coordenadas del centro del círculo son:

Tabla 2. Coordenadas área circular de reviro.

VERTIC E	LATITUD N (°)	LONGITUD W (°)
Centro	10° 19,28'	75° 30,80'

3.2.2 Profundidad área de reviro.

De acuerdo con los resultados de la batimetría actualizada, la profundidad promedio del área de reviro son 7,5 metros, estas se registran en el plano batimétrico anexo (Anexo 3).

3.2.3 Dimensiones del área de reviro.

La zona de reviro corresponde a un área circular de 100,0 metros de radio, para un área total de 31416 m².

3.3 Áreas de atraque

Solamente se tiene un área de atraque, consistente en una plataforma de operaciones

construida sobre pilotes, localizada a 180 metros del litoral y conformada por una placa maciza de concreto reforzado de 10.40X10.40x0.45 metros en planta, donde se desarrollan las operaciones, maniobras y controles que por el muelle se realizan; la plataforma esta complementada con dos piñas de atraque y dos piñas de amarre; la plataforma de atraque se une a tierra mediante una pasarela de 180 m de longitud por 2,7 m de ancho, construida sobre pilotes, solamente con capacidad para tránsito peatonal, paralelamente a la pasarela se desplaza el raquet de tuberías de transferencia de hidrocarburos y sus derivados.

3.3.1 Localización área de atraque.

La zona marítima de atraque adyacente a la plataforma mide 100 m de longitud por 50,0 metros de ancho, de acuerdo con el cuadro de coordenadas siguientes: En el plano batimétrico anexo en el Apéndice 1, se registra el área de atraque, ver Figura 6.

Tabla 3. Coordenadas área marítima de atraque.

VERTIC E	LATITUD N (°)	LONGITUD W (°)
1	10° 19,33'	75° 30,65'
2	10° 19,38'	75° 30,65'
3	10° 19,38'	75° 30,68'
4	10° 19,33'	75° 30,68'



Figura 6. Definición del área de atraque de 100x50.0 metros.

3.3.2 Profundidad área de atraque.

La profundidad mínima en el área de atraque es de 5,7 metros, referenciados al nivel medio de más bajas mareas (NMM); el material del fondo está conformado por limos y lodos, y una reducida capa de arenas.

3.3.3 Dimensión área de atraque.

El dimensionamiento del área marítima de atraque adyacente a la plataforma y piñas es de 100x50 metros.

3.4 Muelle:

3.4.1 Tipo. Plataforma de atraque exterior con dos piñas de atraque y dos de amarre, distantes 180 metros de la línea de costa.

3.4.2 Dimensiones. La plataforma mide 10,4 metros de largo por 10,4 metros de ancho por 0,45 m de espesor; las piñas de atraque miden 3,1x3x1,5 metros y las piñas de amarre miden 2,2x2,2x1,5 metros. La separación entre las piñas de atraque es de 38,4 m, cada una está distanciada del centro de la plataforma de atraque 19,2 metros; las piñas de amarre distan del centro de la plataforma de atraque 42,0 metros.

3.4.3 Sistema constructivo. El sistema estructural de la plataforma es en concreto reforzado y lo constituye una placa maciza apoyada sobre vigas ortogonales que descansan sobre dados que a su vez se apoyan en grupos de pilotes verticales e inclinados, dispuestos y distribuidos para soportar las cargas principales verticales ((Muertas (WD) y Vivas (WL)), así como cargas secundarias vientos (W), sismo (EQ) y cualquier otra de pequeña magnitud que pudieran derivarse del uso.

Los pilotes verticales e inclinados de plataforma y piñas tienen una longitud de 35 metros y están conformados por tuberías de acero A-36 de 12" de diámetro con refuerzos internos vertical (espiral de 3/8" con paso de 0.15 metros $L=0.71$ metros, $f_y= 37.000$ psi) y longitudinal (6 $\emptyset$ de 3/4" $L=35$ metros, $f_y = 60.000$ psi), rellenos en concreto de 3.000 psi.

El sistema estructural de la pasarela es en concreto reforzado y lo constituye una placa maciza prefabricada, apoyadas sobre vigas longitudinales prefabricada con luces de 12 metros, las cuales descansan sobre cabezales que a su vez se apoyan sobre pilotes verticales de concreto reforzados y sección transversal cuadradas.

Las piñas de atraque están constituidas por un cabezal de concreto reforzado con dimensiones de 3.10X3.00X1.50 metros de altura, y una defensa de neopreno, destinada a absorber parte de la energía generada en el atraque. Las piñas de atraque descansan sobre 14 pilotes, de los cuales 4 pilotes son verticales y 10 pilotes son inclinados con una relación 1:4; el grupo de pilotes esta destinadas a soportar además del peso propio de la masa de concreto del cabezal, las fuerzas generadas por el barco durante la operación de atraque, así como otras eventualidades como vientos, sismos, etc.; presentadas durante la vida útil del muelle.

La localización y distribución del grupo de pilotes dentro de las piñas de atraque corresponde a satisfacer los requerimientos exigidos por el uso y las posibles eventualidades (sismo y viento).

Las piñas de amarre están constituidas por un cabezal de concreto reforzado con dimensiones de 2.20X2.20X1.50 metros de altura, que descansan sobre 5 pilotes, de los cuales 1 pilotes es verticales y 4 pilotes son inclinados con una relación 1:4. El grupo de pilotes esta destinadas a soportar además del peso propio de la masa de concreto del cabezal, los efectos de las fuerzas generadas por los cabos de proa y popa del barco. La distribución de los pilotes permite amarres de los cabos para diferentes ángulos en planta que forme el cabo. Tanto las piñas de atraque como las piñas de amarre están



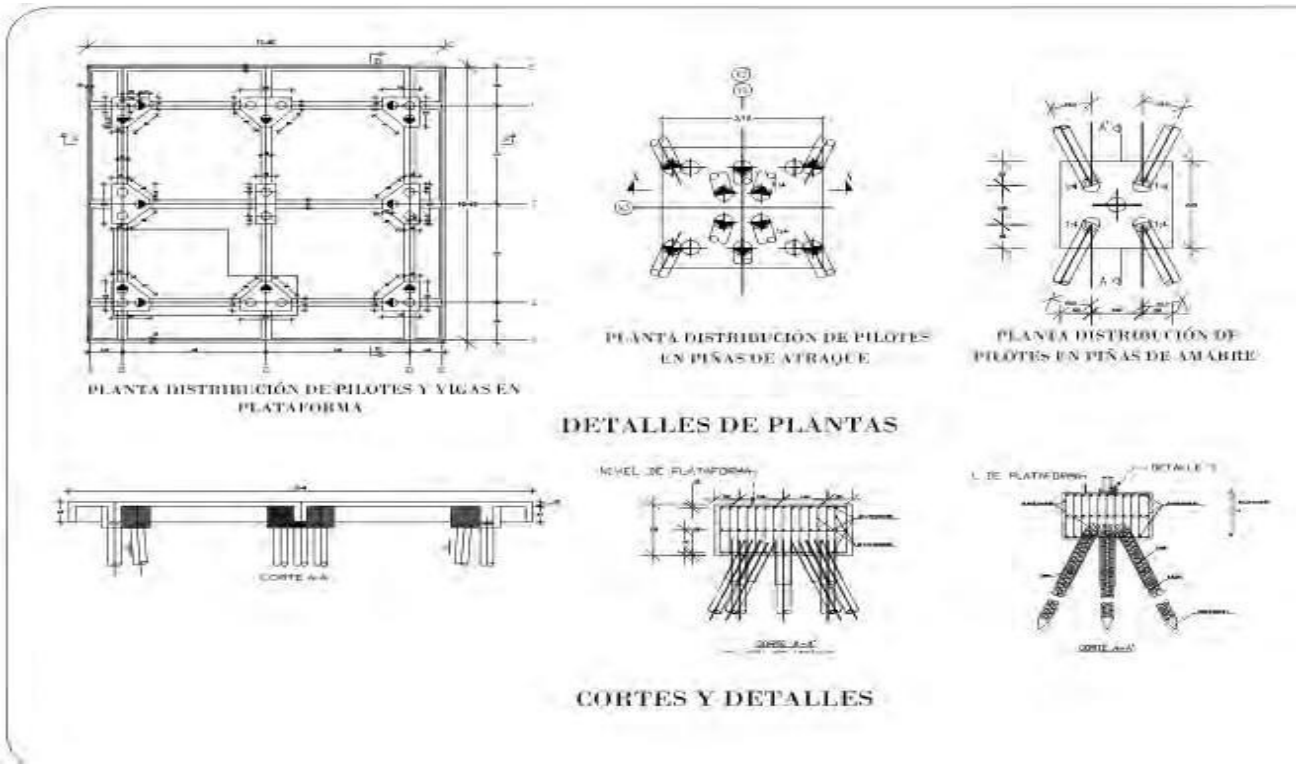
previstas de bitas con la capacidad de resistir las tensiones generadas por los cabos.

3.4.4 Resistencia del muelle. El proyecto se fundamentó en las investigaciones del suelo, realizados por INGEOTECNIA LTDA, en julio de 1989 siendo sus recomendaciones las siguientes:

Tipos de cimentaciones: Profundas (Pilotes)

- Longitud de Pilotes: 35 metros
 - Diámetro de Pilotes: 12"
 - Materiales del Pilote: Tuberías de acero carbón A36, relleno en concreto reforzados de $f'_c = 3.000\text{ psi}$,
 - Capacidad de soporte 20 ton a la compresión y 15 ton a la tensión.
- | | |
|---------------------------------|--------------------------|
| - Tipo de barco: | Petrolero |
| - Tonelaje de desplazamiento: | 3.500 Ton |
| - Sobrecarga en plataforma (W): | 1.4 Ton/m ² . |

3.4.5 Plano plataforma muelle, piñas de atraque y amarre. En el anexo 3 se incluyen los planos de la plataforma del muelle y de las piñas de atraque y amarre.



3.4.6 Elementos de defensa.

Las defensas en piñas de atraque tienen capacidad de absorber energías de atraque aproximadamente de 5700 libras-pie.

3.5 Ayudas a la navegación.

- El Terminal marítimo se localiza en el sector oriental de la bahía de Cartagena, de acuerdo con la Carta Náutica Col 261, editada por DIMAR sus coordenadas geodésicas

en el sistema internacional WGS-84 corresponden a:

Tabla 4. Coordenadas localización muelle Chevron P. C.

VERTIC E	LATITUD N (°)	LONGITUD W (°)
1	10° 19,33'	75° 30,65'
2	10° 19,38'	75° 30,65'

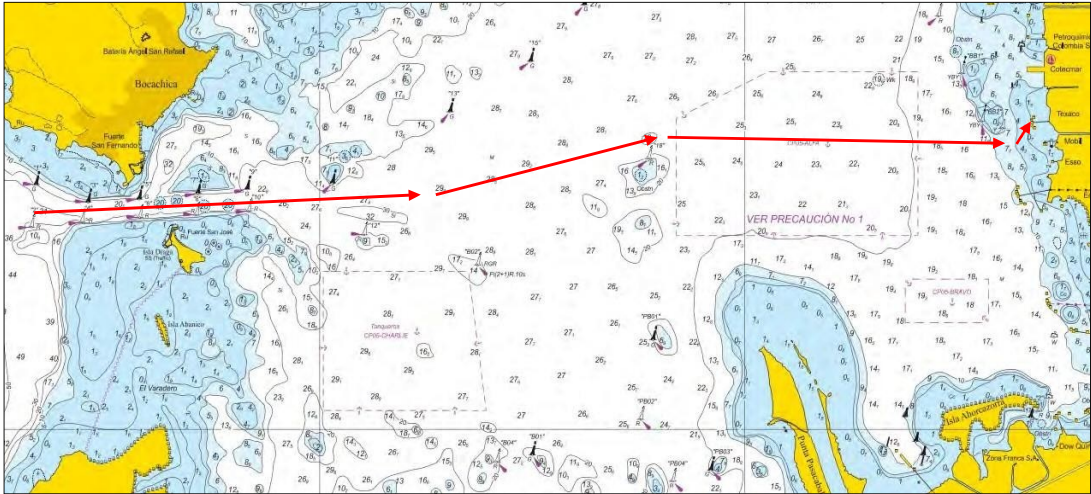


Figura 8. Sistema de señalización marítima entre Bocachica y la I. P.

- El canal principal de acceso a la I. P está señalizado con 11 boyas en el sector inicial de Bocachica, más la boya roja N° 18 y por último se tiene la boya BB2 que delimita el extremo sur del bajo Brujas; el mantenimiento y la operación de esta señalización corresponde a la oficina de Señalización Marítima del Caribe-Dimar.
- Una vez el buque llega a la boya BB2 (Amarilla, negra, amarilla) gira a babor y se enfila al extremo central de la plataforma de atraque del Terminal, cubriendo una distancia de 350 metros.
- El sistema de señalización se encuentra registrado en las cartas náuticas de navegación de la Bahía de Cartagena y su mantenimiento y funcionalidad es responsabilidad de la Dirección General Marítima, figura 8.
- La Instalación Portuaria no tiene señalización privada autorizada por Dimar.

3.6 Peligros a la navegación.

- Los peligros a la navegación en el canal de acceso y arribada al Terminal, y en el área de maniobras del mismo, se encuentran identificados y registrados en las cartas de navegación del área (Col 261 y 262), elaboradas por la Autoridad Marítima y publicadas oficialmente en los avisos a los navegantes.
- Es importante tener especial cuidado con la prolongación del bajo al sur de Isla

Bruja, el cual tiene el mismo nombre y corresponde a un arrecife coralino muerto, ya sea entrando o saliendo del área de atraque, debido a que el oleaje origina abatimiento de los buques hacia ese sector; este bajo esta demarcado con las boyas BB1 y BB2.

- Se debe navegar con especial precaución en el sector comprendido entre las boyas 1 y 10 (Canal de Bocachica), debido al fondo rocoso, a lo angosto del canal y a la profundidad mínima de 20 metros.

3.7 Áreas de fondeo.

La Sociedad Portuaria utiliza las zonas de fondeo establecidas por DIMAR. En la Carta Náutica Col 261 editadas por la Dirección General Marítima se tienen definidas en la Bahía de Cartagena las áreas de fondeo y áreas restringidas para la navegación; las áreas restringidas se encuentran balizadas y señalizadas con boyas.

- En la Bahía de Cartagena se tienen cuatro (4) áreas de fondeo, distribuidas así: En el sector sur de la misma se han definido tres (3), las zonas Alfa, Bravo y de Tanqueros. En el sector norte de la bahía entre Tierrabomba y Castillo Grande se localiza el área de fondeo Delta.
- La Autoridad Marítima ha registrado en las cartas de navegación estas áreas y se encuentran publicadas internacionalmente mediante los "Avisos a los Navegantes".

3.8 UKC y calado operacional.

De acuerdo con las recomendaciones PIANC (2013) y ROM, y teniendo en consideración las condiciones oceanográficas e hidrográficas predominantes en el área de aproximación y atraque al muelle de la IP, donde las profundidades varían de 6,5 a 5,7 metros, este último valor al pie del muelle en el área de atraque se ha definido el UKC=Under Keel Clearance (distancia entre el casco del barco y el lecho del canal) de 0,7 metros, lo que permite definir como calado operacional 5,0 metros.

3.9 Programa de mantenimiento e información batimétrica.

La Sociedad Portuaria realiza semestralmente en las áreas marítimas de aproximación, maniobras y atraque levantamientos batimétricos de control, para monitorear los procesos sedimentológicos o variaciones del fondo que se puedan presentar ya sea por causas naturales o antrópicas, lo anterior con el fin de programar actividades de relimpas en caso de ser necesario.

De acuerdo con lo anterior la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, realiza periódicamente levantamientos batimétricos de las áreas marítimas que son utilizadas como parte de la operación de la IP, lo anterior para garantizar la seguridad de la operación portuaria.

De acuerdo a esto, se relacionan los programas de PM-PMA-6 - Protección y conservación de hábitats de manglar, PM-PMA-7 Protección de Organismos Marinos y Hábitats Acuáticos Sensibles y PMA-10 - Conservación de especies vegetales en peligro crítico, en veda o endémicas, que conforme a su objetivo de mitigar y/o evitar la afectación a hábitats terrestres y acuáticos, señala las condiciones para efectuar la actividad de relimpia en las áreas marítimas de aproximación, maniobra y atraque. Programa PM-PMA-9 Manejo de actividades de relimpia que establece los requerimientos y procedimientos para la realización periódica de las relimpas.



3.10 Accesos vehiculares y peatonales.**Acceso y Permanencia en las Instalaciones Portuarias.**

El cumplimiento de las normas y recomendaciones en este documento no exonera al usuario de las instalaciones de **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, del lleno de los requisitos y los cumplimientos de las normas aduaneras, de inmigración, sanitarios, marítimos, portuarios, ambientales, policiales o emanados de otras autoridades.

Toda persona o vehículo que ingrese a las instalaciones del muelle en concesión de **NSPZA S.A.-CARTAGENA** deberá observar las disposiciones, reglas de tránsito, vigilancia y seguridad de la zona portuaria, y deberán seguir las instrucciones que la empresa Chevron Petroleum Company tiene sobre las áreas restringidas de circulación y estacionamiento. Ver Anexo 2. Plan de Protección Instalación Portuaria.

3.11 Patios y bodegas.

- Se dispone de los terrenos adyacentes al muelle en Concesión, el área propiedad de Chevron Petroleum Company, con predio identificado Matrícula Inmobiliaria No. 060-46375 y Referencia Catastral No. 01-10-0576-0040-000 estos miden aproximadamente 74178 m².
- 13 tanques de almacenamiento; los tanques de almacenamiento se localizan en el sector oriental del área adyacente, una (1) bodega localizada en el sector nororiental de la misma área.
- El tipo de carga que se maneja son gránulos líquidos (Hidrocarburos y sus derivados), con capacidad total de almacenamiento de 80000 barriles.

3.12 Instalaciones para el recibo de la carga.

- **Manifold de descarga de buques:** El muelle en concesión cuenta con un manifold para recibo con cinco (5) válvulas, se tienen 5 tuberías de 6" y 1 tubería de 2". Para el cargue de combustible a embarcaciones el muelle cuenta con sistemas de mangueras de 4".
- **Tanques de Almacenamiento:** Los productos recibidos y despachados se almacenan en trece (13) tanques en las instalaciones de Chevron Petroleum Company con una capacidad de 80000 barriles, además de un tanque de 2500

bbbs para el almacenamiento de Agua del sistema Contra incendios.

- **Estación para despacho de carro-tanques:** Las instalaciones de Chevron Petroleum Company, cuenta con cinco puntos de llenado de camiones, estas zonas están rodeadas perimetralmente por un canal y su rejilla para recolectar las aguas lluvias del área y los posibles derrames de combustible.
- **Área administrativa y de bodegas:** Las instalaciones de Chevron Petroleum Company Cuentan con 433 m² de oficinas, 766 m² de depósito de materiales, herramienta y equipos.
- **Recintos:** Los Tanques cuenta con un recinto con área de 4710 m² equivalente a capacidad de 966.000 galones, totalmente cerrados y pavimentados para evitar filtraciones y garantizando la contención del tanque más grande en caso de un derrame. Se relaciona el programa TC-PMA-1 Manejo de Suelo y Recurso Hídrico con el



Documento firmado digitalmente





subprograma Control de pérdidas de contención de producto del Plan de Manejo Ambiental - PMA, la cual señala los requisitos técnicos y actividades operacionales para garantizar el óptimo funcionamiento en tuberías, mangueras y accesorios, áreas de descargue y despacho de producto y área de tanques de almacenamiento. Adicionalmente, el programa PM-PMA-7 Protección de Organismos Marinos y Hábitats Acuáticos Sensibles, establece los pasos importantes para que se lleve a cabo la operación de la I.P. respecto al cargue y recibo de combustible, limpieza, lavado y desgasificación de los sistemas de conducción y distribución, sin comprometer los organismos marinos y los ecosistemas acuáticos y terrestres sensibles que se encuentren presentes en la zona.

3.13 Equipos para operación portuaria.

Los tipos de carga despachado por vía marítima corresponden a gráneles líquidos (Hidrocarburos y sus derivados) los cuales se transfieren a un buque tanque y son transportados desde Cartagena a San Andrés Islas; los productos se reciben por tierra y se almacenan en tanques de la I. P de Chevron Petroleum Company; el cargue de las motonaves se hace mediante un Manifold localizado en el muelle, el cual esta acondicionado con cinco (5) válvulas con diámetro de 6"

La terminal de Chevron Petroleum Company hace despachos de los gráneles

líquidos por vía terrestre en carrotanques, para lo cual se tienen 3 estaciones de llenado.

Los equipos están conformados por bombas eléctricas, tuberías y mangueras de caucho; los sistemas de transferencia están integrados por cinco tuberías de acero.

3.14 Instalaciones de recepción.

- Para el manejo de los residuos ordinarios generados en las instalaciones de la I. P, se tienen instaladas estaciones de recepción tanto en el muelle, como en el área de patios y en las áreas de oficinas, consistentes en tanques debidamente marcados para depositar los residuos en forma clasificada; periódicamente estas basuras son retiradas por el consorcio de aseo autorizado por la Corporación Ambiental.
- El manejo de residuos líquidos resultado de la actividad de almacenamiento de hidrocarburos en la I. P, se realiza a través de empresas externas autorizadas por la autoridad Ambiental, las cuales reciben los residuos y los tratan en sus propias instalaciones.
- La I. P, da facilidades al Operador Portuario y/o Agencia Marítima para el manejo de los residuos/desechos, definidos también como basuras según el Anexo V del Convenio MARPOL, comprende toda clase de desechos de alimentos, desechos domésticos y operacionales, todos los plásticos, residuos de carga, cenizas del incinerador, aceite de cocina, artes de pesca y cadáveres de animales resultantes de las operaciones normales del buque y que suelen eliminarse continua o periódicamente, excepto las sustancias definidas o enumeradas en otros anexos del Convenio.
- Para la utilización de la I. P, durante la recepción y evacuación de los desechos y/o basuras generados en las motonaves, los Operadores y/o Agencias Marítimas deben dar cumplimiento a las recomendaciones establecidas en la Circular OMI MEPC. 1Circ.834 y hacer las coordinaciones horizontales con la I. P, entre las que se tienen:
 - Consideraciones previas a la entrega en tierra de residuos/desechos regidos por el

Convenio MARPOL.

Reducción al mínimo y gestión de los residuos/desechos generados por el buque

- Comunicación y notificación previa.

- La I. P, para el manejo, recepción y evacuación por parte del Operador Portuario, de los residuos/desechos regidos por el Convenio MARPOL y generados abordo, verifica y garantiza que utilicen el Formato Normalizado del Recibo de Entrega de Desechos, igualmente que la solicitud del servicio de recepción presentado por el Agente Marítimo en nombre del Armador este acorde al Formato Normalizado de Notificación Previa para la entrega de Desechos en la

I. P; los formatos anteriores corresponden a los Apéndices 2 y 3 de la Circular OMI MEPC. 1Circ.834.

- La actividad debe realizarse bajo lo establecido en el Plan de Manejo Ambiental – PMA en el cual se estructuró el programa PM-PMA-2 Manejo de Residuos Sólidos Convencionales y Especiales en el Muelle, PM-PMA-3 Manejo de Residuos Peligrosos en el Muelle, PM-PMA 4 Manejo de Aguas de Escorrentía y Aguas Residuales Domésticas - ARD (Baño Portátil en el Muelle), TC-PMA-2 Manejo de Residuos Sólidos Convencionales y especiales, TC-PMA-3 Manejo de Residuos Peligrosos y TC-PMA-4 Manejo de Aguas Lluvia y Aguas Residuales Domésticas – ARD, los cuales, están dirigidos a implementar las acciones necesarias para garantizar un manejo integral de los residuos sólidos y líquidos, no peligrosos y peligrosos que se obtengan como resultados de las actividades desarrolladas, previniendo la contaminación del recurso suelo y agua.

CAPITULO IV

SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA

4.1 HORARIOS.

4.1.1 Horario de atención al público: El horario de atención al público es el establecido en las horas de oficina de lunes a viernes de 8:00 am a 5:00 pm sábados de 8:00 am a 12:00 pm

4.1.2 Horario de atención en Muelle: Las operaciones en el puerto se realizan lunes a viernes de 8:00 am a 5:00 pm sábados de 8:00 am a 12:00 pm Operaciones fuera de este horario se manejan bajo previa aprobación de la gerencia del Terminal.

4.2 CONDICIONES DE LA PRESTACION DE LOS SERVICIOS.

La Sociedad Portuaria, se reserva el derecho a:

- Autorizar los servicios solicitados por los usuarios cuando éstos no se encuentren a paz y salvo con la Administración del Terminal o incumplan las normas establecidas en el presente Reglamento.
- Suspender la autorización de prestación de servicios a usuarios, Operadores Portuarios y Agentes Marítimos, que incumplan las normas establecidas en el presente Reglamento o cuando la prestación de los servicios por parte de los Operadores Portuarios conlleve peligro a la carga, al medio ambiente, a las personas o a las instalaciones, o cuando la Superintendencia de Puertos y



Documento firmado digitalmente





Transporte lo solicite.

- Suspender la autorización de prestación de servicios a aquellas personas naturales o jurídicas que para obtener ventajas o prioridades utilicen prácticas indebidas. Se procederá a informar de inmediato a la Superintendencia de Puertos y Transporte, y ésta se pronunciará sobre la aprobación o improbación de la medida adoptada.
- Ordenar el desatraque de una nave cuando no cumpla con los documentos exigidos en este Reglamento.
- Solicitar a la Superintendencia de Puertos y Transporte ó a la entidad que haga sus veces, suspender o cancelar definitiva o temporalmente, el registro al Operador Portuario que incurra en irregularidades, o cuando no califique, acorde con la evaluación que al respecto realice la Sociedad Portuaria.

4.3 DOCUMENTACION NECESARIA PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO.

Toda persona natural o jurídica que requiera utilizar las instalaciones para la prestación de servicios deberá presentar solicitud escrita; solicitud del naviero si es operador marítimo y solicitud del usuario si es operador terrestre.

Ninguna persona ajena a la Empresa debe entrar al Terminal, excepto que este previamente autorizada.

Los visitantes no podrán abordar los buques sino cuentan con el permiso del supervisor del Terminal y del Capitán del buque. La conducta de los visitantes será responsabilidad del Capitán

Todo operador o trabajador que ingrese a las instalaciones del Terminal debe portar una ficha o carné de identificación, la cual ha sido solicitada previamente.

Los usuarios ocasionales o visitantes, mediante un documento de identificación, utilizarán la ficha de visitante, entregada en la portería y debidamente autorizados por control de acceso según el código PBIP vigente de la IP.

4.4 PROTOCOLO DE VERIFICACIÓN DE INFORMACION Y DOCUMENTOS. La **NSPZA S.A.-CARTAGENA** podrá abstenerse de prestar los servicios a los operadores, cargas o embarcaciones cuyos documentos no estén completos, o debidamente elaborados, o su información sea inconsistente. Estos deben cumplir con todos los requerimientos, procedimientos y normas establecidas por la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**.

4.5 SERVICIOS GENERALES.

4.5.1 *Uso de dársenas de maniobra y canales de acceso privado.*

De acuerdo con las características del terminal no se tienen dársenas ni naturales ni artificiales, tampoco se tiene un canal de acceso privado, para las maniobras de aproximación se utiliza el canal natural público, desde la boya de mar hasta la boya

18 donde se gira a estribor hasta enfilear el muelle de la **NSPZA S.A.- CARTAGENA**.

4.5.2 Control de las operaciones portuarias y marítimas: Por requerimiento de las autoridades portuarias, la autoridad marítima o el Concesionario, el Capitán de la motonave está en la obligación de cumplir las instrucciones relacionadas con el movimiento en el puerto de su nave, lo anterior para efectos de atraque, amarre, corrida, fondeo y zarpe de la misma, ya sea por seguridad, por orden público o por necesidades



operacionales en la I. P.

a. Los departamentos administrativos, de operaciones, de mantenimiento y de protección del muelle, mantienen actualizada la información relacionada con las actividades portuarias, con el fin de ser presentada oportunamente ante requerimientos o inspecciones tanto formales como informales, programadas por la Autoridad Portuaria; las inspecciones serán efectuadas por funcionarios de la Superintendencia o por personas contratadas por la misma.

La Autoridad Portuaria tiene la facultad de efectuar inspecciones a las instalaciones portuarias y a las naves, con el fin de establecer el cumplimiento de las normas legales relacionadas con la misma operación, los reglamentos de operaciones y las normas expedidas por la misma autoridad.

b. Los departamentos administrativos, de operaciones, de mantenimiento y de protección del muelle programan planes de inspección periódica en cada una de sus áreas, con el fin de verificar el estado operativo de cada uno de los componentes bajo su responsabilidad y tomar las medidas correctivas posteriores, de lo anterior se elaborarán los respectivos registros.

4.5.3 Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto:

-Los usuarios, capitanes de buques, armadores, agentes marítimos y operadores portuarios, están obligados a cumplir con las condiciones, prohibiciones y requisitos exigidos por la I. P, en aspectos de los sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo, medio ambiente, y demás normas nacionales internacionales. El incumplimiento de estas disposiciones y normas puede acarrear la cancelación del servicio y contratos de operación.

-Los procedimientos y medidas preventivas de seguridad contra incendios y emergencias se encuentran fijados en sitios visibles y de fácil acceso para las tripulaciones abordo de las naves que se encuentren atracadas en el Terminal, y para el personal de Operadores Portuarios en tierra, se encuentran en las instalaciones del muelle.

-Los Capitanes de las embarcaciones son responsables del entrenamiento y conocimiento de las tripulaciones, para atender las diferentes emergencias que se pueden presentar durante las actividades de cargue o descarga en el Terminal. Anexo 2. Plan de Protección Instalación Portuaria

4.5.4 Condiciones de iluminación: El área del muelle, las vías de acceso y las instalaciones del área adyacente se encuentra acondicionadas con luminarias que permiten las operaciones nocturnas y garantizan la seguridad del personal y de los equipos durante el desarrollo de las operaciones de la IP.

4.5.5 Condiciones de limpieza general del terminal: Las instrucciones y procedimientos para el manejo de residuos, basuras y productos contaminantes se encuentran registradas en el Plan de Manejo Ambiental del Terminal.

-La I. P., dispone en el área del muelle y en el área adyacente estaciones de recolección de residuos sólidos ordinarios, las cuales permiten la clasificación en la fuente; estos



residuos son retirados periódicamente por el consorcio de aseo establecido por la autoridad ambiental.

-Los operadores portuarios que prestan servicios a las naves en el terminal son responsables por la limpieza y aseo de las áreas donde han realizado sus actividades de apoyo.

-En el Plan de Manejo Ambiental – PMA se estructuró el programa PM-PMA-2 Manejo de Residuos Sólidos Convencionales y Especiales en el Muelle, PM-PMA- 3 Manejo de Residuos Peligrosos en el Muelle, PM-PMA 4 Manejo de Aguas de Escorrentía y Aguas Residuales Domésticas - ARD (Baño Portátil en el Muelle), TC-PMA-2 Manejo de Residuos Sólidos Convencionales y especiales, TC-PMA-3 Manejo de Residuos Peligrosos y TC-PMA-4 Manejo de Aguas Lluvia y Aguas Residuales Domésticas – ARD, los cuales, están dirigidos a implementar las acciones necesarias para garantizar un manejo integral de los residuos sólidos y líquidos, no peligrosos y peligrosos que se obtengan como resultados de las actividades desarrolladas, previniendo la contaminación del recurso suelo y agua.

Los programas son establecidos para llevar a cabalidad las acciones y realizar el manejo adecuado de los residuos a través de terceros debidamente autorizados para su transporte, almacenamiento, aprovechamiento, tratamiento y/o disposición final.

4.6 SERVICIOS A LA NAVE.

4.6.1 Características del buque tipo o de diseño.

Tipo de Nave:	Tanqueros
Eslora:	100 m
Manga:	16 m
Calado:	5,5 m
Deadweight:	3500

4.6.2 Servicio de practicaje. La I. P, da las facilidades para que el operador portuario que presta este servicio tenga acceso al Terminal y a la nave.

Solicitud de practicaje marítimo. El servicio público de practicaje deberá ser solicitado directamente por el Capitán del buque o en su defecto por el armador de éste, o el Agente Marítimo, con el fin que se coordine la prestación eficiente y oportuna del servicio.

-Tratándose de buques de guerra de las Armadas extranjeras, además de lo anterior, se debe cumplir con lo establecido en numeral 4 del artículo 173 o en su defecto con el numeral 7 del artículo 189 de la Constitución Política, si a ello hay lugar.

El Capitán y la tripulación del buque están obligados a prestar colaboración al piloto práctico, para efectuar adecuadamente la actividad marítima de practicaje.

-El servicio de pilotaje comprende el asesoramiento a los Capitanes de buques en la conducción de las naves para la entrada, atraque, desatraque, zarpe, salida y otras maniobras que se efectúen dentro de la zona portuaria de la concesión. Este servicio es prestado con Pilotos Prácticos de Primera Clase, con Licencia vigente expedida por DIMAR, de conformidad con la Ley 658 del 14 junio de 2001, por medio de la cual se regula la actividad marítima y fluvial de practicaje como servicio público en las áreas marítimas y fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional.

La I, P, no responderá por las culpas propias y personales incluidas las violaciones a las normas de la Marina Mercante, de los pilotos prácticos en desarrollo de su labor de



asesoramiento a los Capitanes de las Naves.

-La asesoría del Piloto Practico no exime a los capitanes de las embarcaciones en su responsabilidad y mando en la navegación, debiendo considerarse la presencia del Piloto Practico abordo como Asesor del Capitán, quien puede o no aceptar las recomendaciones del Piloto Practico.

En todos los casos, independientemente del tonelaje del buque, los pilotos que maniobren buques para entrar al área de la concesión o para salir de ella, para atracar en el muelle o para desatracar del mismo, deberán poseer Licencia vigente como Pilotos de Primera Clase expedida por la Dirección General Marítima.

-Toda nave con Registro Bruto superior a 2000 Ton, está obligada a utilizar piloto práctico para la entrada y salida del puerto, atraque, desatraque, remolque, cambio de muelle y cualquier maniobra que indique movimiento dentro del puerto.

-El Capitán deberá prestar al Piloto Práctico toda la colaboración necesaria para el

cumplimiento de su labor de asesoramiento, asegurando que los Oficiales y la tripulación hagan otro tanto.

-El Piloto Practico se embarca y desembarca en la boya de mar, para el efecto la nave reduce la velocidad y coloca la escala de gato para facilitar el acceso del Piloto.

4.6.3 Condiciones de iluminación: El área del muelle, las vías de acceso y las instalaciones del área adyacente se encuentra acondicionadas con luminarias que permiten las operaciones nocturnas y garantizan la seguridad del personal y de los equipos durante el desarrollo de las operaciones de la IP.

4.6.4 Condiciones de limpieza general del terminal:

-Las instrucciones y procedimientos para el manejo de residuos, basuras y productos contaminantes se encuentran registradas en el Plan de Manejo Ambiental del Terminal.

-La I. P., dispone en el área del muelle y en el área adyacente estaciones de recolección de residuos sólidos ordinarios, las cuales permiten la clasificación en la fuente; estos residuos son retirados periódicamente por el consorcio de aseo establecido por la autoridad ambiental.

-Los operadores portuarios que prestan servicios a las naves en el terminal son responsables por la limpieza y aseo de las áreas donde han realizado sus actividades de apoyo.

-En el Plan de Manejo Ambiental – PMA se estructuró el programa PM-PMA-2 Manejo de Residuos Sólidos Convencionales y Especiales en el Muelle, PM-PMA- 3 Manejo de Residuos Peligrosos en el Muelle, PM-PMA 4 Manejo de Aguas de Escorrentía y Aguas Residuales Domésticas - ARD (Baño Portátil en el Muelle), TC-PMA-2 Manejo de Residuos Sólidos Convencionales y especiales, TC-PMA-3 Manejo de Residuos Peligrosos y TC-PMA-4 Manejo de Aguas Lluvia y Aguas Residuales Domésticas – ARD, los cuales, están dirigidos a implementar las acciones necesarias para garantizar un manejo integral de los residuos sólidos y líquidos, no peligrosos y peligrosos que se obtengan como resultados de las actividades desarrolladas, previniendo la

contaminación del recurso suelo y agua.

Los programas son establecidos para llevar a cabalidad las acciones y realizar el manejo adecuado de los residuos a través de terceros debidamente autorizados para su transporte, almacenamiento, aprovechamiento, tratamiento y/o disposición final.

4.1 SERVICIOS A LA NAVE.

4.1.1 Características del buque tipo o de diseño.

Tipo de Nave:	Tanqueros
Eslora:	100 m
Manga:	16 m
Calado:	5,5 m
Deadweight:	3500 T

4.1.2 Servicio de practicaje. La I. P, da las facilidades para que el operador portuario que presta este servicio tenga acceso al Terminal y a la nave.

Solicitud de practicaje marítimo. El servicio público de practicaje deberá ser solicitado directamente por el Capitán del buque o en su defecto por el armador de éste, o el Agente Marítimo, con el fin que se coordine la prestación eficiente y oportuna del servicio.

-Tratándose de buques de guerra de las Armadas extranjeras, además de lo anterior, se debe cumplir con lo establecido en numeral 4 del artículo 173 o en su defecto con el numeral 7 del artículo 189 de la Constitución Política, si a ello hay lugar.

-El Capitán y la tripulación del buque están obligados a prestar colaboración al piloto práctico, para efectuar adecuadamente la actividad marítima de practicaje.

-El servicio de pilotaje comprende el asesoramiento a los Capitanes de buques en la conducción de las naves para la entrada, atraque, desatraque, zarpe, salida y otras maniobras que se efectúen dentro de la zona portuaria de la concesión. Este servicio es prestado con Pilotos Prácticos de Primera Clase, con Licencia vigente expedida por DIMAR, de conformidad con la Ley 658 del 14 junio de 2001, por medio de la cual se regula la actividad marítima y fluvial de practicaje como servicio público en las áreas marítimas y fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional.

-La I, P, no responderá por las culpas propias y personales incluidas las violaciones a las normas de la Marina Mercante, de los pilotos prácticos en desarrollo de su labor de asesoramiento a los Capitanes de las Naves.

-La asesoría del Piloto Practico no exime a los capitanes de las embarcaciones en su responsabilidad y mando en la navegación, debiendo considerarse la presencia del Piloto Practico abordado como Asesor del Capitán, quien puede o no aceptar las recomendaciones del Piloto Practico.

-En todos los casos, independientemente del tonelaje del buque, los pilotos que maniobren buques para entrar al área de la concesión o para salir de ella, para atracar en el muelle o para desatracar del mismo, deberán poseer Licencia vigente como Pilotos de Primera Clase expedida por la Dirección General Marítima.

-Toda nave con Registro Bruto superior a 2000 Ton, está obligada a utilizar piloto práctico para la entrada y salida del puerto, atraque, desatraque, remolque, cambio de muelle y cualquier maniobra que indique movimiento dentro del puerto.

-El Capitán deberá prestar al Piloto Práctico toda la colaboración necesaria para el cumplimiento de su labor de asesoramiento, asegurando que los Oficiales y la



tripulación hagan otro tanto.

-El Piloto Practico se embarca y desembarca en la boya de mar, para el efecto la nave reduce la velocidad y coloca la escala de gato para facilitar el acceso del Piloto.

4.6.3 Servicio de Remolcador. El servicio de remolcador no es suministrado por el terminal directamente, sino gestionado y coordinado por las agencias marítimas que representan las motonaves que atracan en el mismo.

-El uso del remolcador o remolcadores para las maniobras en el área marítima del Terminal, estará sujeto a las normas y reglamentos expedidos por la Dirección General Marítima; para las Operaciones de recalada y amarre del buque en la IP, el número de remolcadores dependerá de la Operación que se vaya a realizar.

-Sin perjuicio de lo anterior, de conformidad con la Ley 658 de 2001, el número de remolcadores de asistencia podrá ser aumentada a criterio del Capitán de la Nave, con la asesoría y asistencia del Piloto Práctico, con base en las características del Buque, condiciones meteorológicas y oceanográficas, así como en el área y puerto de maniobra. Los costos de la decisión de aumentar el número de remolcadores serán asumidos por el Armador de conformidad con las resoluciones DIMAR 0138 del 28 abril 2005 y 0417 del 16 diciembre 2004.

-Las responsabilidades por accidentes, daños a las propias naves o a terceros, se definirán de conformidad con el Código de Comercio y demás normas concordantes.

Todo remolcador que preste servicio en el terminal debe esta

debidamente amparado para responder por los daños que se causen al medio ambiente.

-Toda nave con Registro Bruto superior a dos mil (2000) Ton, está obligada a utilizar remolcador en los puertos colombianos, de conformidad con lo dispuesto por la Autoridad Marítima. Las naves con Registro Bruto igual o inferior a dos mil podrán realizar sus maniobras sin el uso de remolcador, salvo que el piloto práctico lo recomiende.

-Para las naves que transportan hidrocarburos con destino o desde este terminal es obligatorio el uso de remolcador.

-El servicio de remolcador será contratado por el Agente Marítimo, previo el lleno de los requisitos exigidos para la inscripción ante la Terminal descritos en el presente Reglamento.

-El equipo utilizado para prestar el servicio de remolcador debe tener certificado de clasificación vigente debidamente homologado, expedido por casa clasificadora legalmente autorizada, además de los permisos expedidos por la Autoridad Marítima.

-El armador, Operador o Capitán del remolcador, son responsables por los daños que se causen por su culpa, negligencia o mal funcionamiento del remolcador.

-La IP, exigirá a los prestadores del servicio de remolcador, además, la constitución de garantías que permitan la indemnización por daños a las instalaciones y/o terceros, los cuales serán definidos de conformidad con el Código de Comercio.

-El agente marítimo tomara las medidas necesarias para garantizar el servicio de remolcador a las naves que representan.

-En los casos en que el Operador Portuario nominado para la prestación del servicio de remolque no se presente para la realización de éste, el agente marítimo coordina la



Documento firmado digitalmente





asignación de otro Operador que preste el servicio, sin perjuicio de las acciones que se puedan derivar contra el Operador que no se presentó.

-La Autoridad Marítima dentro del ejercicio de sus funciones podrá requerir a una nave dentro del puerto, o que solicite entrar al puerto, para que utilice los servicios de remolcador si lo considera necesario.

-En situación de emergencia, la Autoridad Marítima teniendo en cuenta las condiciones de seguridad en la navegación, y para prevenir daños ambientales entre otros, podrá ordenar a los remolcadores asistir y prestar servicios a las naves.

-Los remolcadores que prestan servicios en el Terminal, deben estar debidamente clasificados por la Autoridad Marítima o por Sociedades Internacionales de Clasificación, autorizados por ésta y contar con los certificados de navegabilidad y seguridad, la matrícula, patente de navegación y permiso de operación correspondientes. Deben estar tripulados con personal suficiente y con licencia de navegación expedida por DIMAR. Así mismo, deben contar abordo con todos los elementos necesarios para prestar este servicio y para dar asistencia a las naves que lo requieran dentro de un puerto

-Los remolcadores dentro del terminal y en sus proximidades, tanto si están efectuando remolque o navegando independientemente, deben mostrar las luces y señales internacionales correspondientes, respetar las reglas de camino y aplicar el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA), o (COLREGs) por sus siglas en inglés.

-Los remolcadores deberán contar con el bollard pull o cabrestante y maniobrabilidad requerida para prestar un servicio seguro y eficiente dependiendo de las características meteorológicas, corrientes, vientos, mareas y profundidad de cada una de las zonas portuarias del país que determine la Autoridad Marítima.

4.6.4 Amarre y desamarre de buques. La IP, da las facilidades para que el operador portuario que presta este servicio tenga acceso al Terminal, la plataforma de atraque cuenta con dos (2) bitas de amarre y en cada una de las piñas de atraque se tiene una bita. El operador portuario que presta el servicio de amarre y desamarre, en coordinación con el capitán de la nave o el piloto práctico realiza las maniobras de amarre y desamarre.

-Las naves serán atracadas por su capitán y tripulación con la asesoría del Piloto Practico, quienes son los responsables del amarre de la misma en el sitio que se le indique; para el amarre de la nave estas no deben sobrepasarse de las abscisas asignadas por el Terminal.

- Una nave debe dejar libre el muelle, por las causas indicadas en el presente Reglamento:

a. Cuando se requiera una óptima utilización del muelle, se ordenará el movimiento de una nave al área de fondeo, los gastos incurridos serán por cuenta de la motonave.

b. El Terminal no asume ninguna responsabilidad que se origine por amarre defectuoso o inseguro, siempre y cuando las instalaciones correspondientes para el efecto se encuentren en buen estado.

-La seguridad de la nave mientras permanezca atracada está bajo la responsabilidad única del capitán, cualquier instrucción o acto de la autoridad portuaria debe ser consultado o informado al capitán de la nave.



-Solo se podrán asegurar cabos, cables o amarrar en tierra, en las bitas o cornamusas instaladas para este propósito específico en las abscisas designadas por el terminal, más el espacio de seguridad (20 m); está prohibido el uso de cadenas para el amarre de las naves.

-Toda nave atracada, debe estar suficientemente tripulada para atender el fondeo o efectuar maniobras según sea necesario.

-Las naves atracadas en el Terminal, deben colocar una escala o un portalón debidamente asegurado al buque con iluminación nocturna.

Se puede disponer el desamarre de una nave cuando:

-La autoridad lo disponga por razones de seguridad y orden público.

-Cuando las labores de cargue o descargue de una embarcación, afecten el normal desarrollo de las operaciones del terminal, por bajo rendimiento imputable a la embarcación, operadores o a sus representantes o cuando no utilicen durante la operación los horarios y recursos asignados, la IP presentará notificación de desatraque a la agencia de la motonave.

-Cuando en una embarcación que esté atracada, la autoridad competente, detecte enfermedades infectocontagiosas y la embarcación sea declarada en cuarentena, ésta debe ser trasladada en forma inmediata al "área de fondeo de cuarentena" establecida por la Autoridad Marítima.

-Insatisfacción con el equipo del buque, con los procedimientos de la tripulación o pérdida de estabilidad del buque, si a juicio de la IP, implica riesgos para las instalaciones del terminal, el personal, las operaciones o el buque.

-Una vez finalizadas las labores de cargue o descargue, la embarcación tiene dos (2) horas para zarpar o fondear, salvo autorización de la Dirección de Operaciones. Si la embarcación no zarpa en el plazo fijado, será responsable por los perjuicios ocasionados a la próxima nave programada para atracar en el terminal.

4.6.5 Muellaje. Cuota de atraque para embarcaciones, cobro al usuario por cada metro o fracción de eslora total que se aplicará a las naves que permanezcan atracadas, arriadas, abarloadas o acoderadas de manera directa o indirecta al muelle. La cuota se causará por día o fracción de día si la permanencia es de una hora o más, pero no se cobrará si es menor de una hora y se tiene como factor la eslora del buque.

4.6.6 Apertura de escotillas. De acuerdo con las características de la operación del terminal, durante las actividades de descarga de gránulos líquidos no se requiere abrir escotillas.

4.6.7 Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos. De acuerdo con las características del terminal no se tienen en tierra grúas y los buques que transportan los hidrocarburos utilizan plumas y aparejos para maniobrar las mangueras de transferencia de gránulos líquidos.

4.6.8 Reparaciones menores. El terminal no presta el servicio de reparaciones menores, pero da las facilidades para que los operadores especializados puedan acceder al muelle y posteriormente a la nave, previas coordinaciones ante la autoridad marítima por parte de la



agencia que representa el buque.

4.6.9 Aproveccionamiento y useria. Esta actividad no es realizada por el terminal, la agencia del buque debe coordinar con el operador específico la prestación de estos servicios; la IP da facilidades de acceso.

4.6.10 Recibo y/o suministro de lastre. La Instalación Portuaria no está acondicionada para recepcionar, almacenar y/o tratar aguas de lastre, no presta este servicio; el Operador Portuario y/o la Agencia Marítima representante de la nave hace las coordinaciones requeridas con la I. P, para las facilidades de acceso y realizar la actividad solamente por vía marítima, teniendo en cuenta las consideraciones siguientes.

- Para la utilización de la I. P, durante la recepción y evacuación de las aguas de lastre, los Operadores y/o Agencias Marítimas deben dar cumplimiento a las recomendaciones establecidas en la Circular OMI MEPC. 1Circ.834 y hacer las coordinaciones horizontales con la I. P, entre las que se tienen:
 - Consideraciones previas a la entrega en tierra de aguas de lastre, regidas por el Convenio MARPOL.
 - Comunicación y notificación previa, entre el Capitan de la Nave, el Operador Portuario y la I. P.
- La I. P, para el manejo, recepción y evacuación por parte del Operador Portuario, de las aguas de lastre, regidos por el Convenio MARPOL, verifica y garantiza que utilicen el Formato Normalizado del Recibo de Entrega de Desechos, igualmente que la solicitud del servicio de recepción presentado por el Agente Marítimo en nombre del Armador este acorde al Formato Normalizado de Notificación Previa para la entrega de Desechos en la I. P; los formatos anteriores corresponden a los Apéndices 2 y 3 de la Circular OMI MEPC. 1Circ.834.

Las Partes deben adoptar, individualmente o junto con otras Partes, y de conformidad con el derecho internacional, medidas rigurosas para la prevención, reducción o eliminación de la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos mediante el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques. Las Partes deben velar por que las prácticas de gestión del agua de lastre no causen un daño mayor al medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios o de otros Estados, que aquel que pretenden prevenir.

- El manejo de los residuos líquidos provenientes de la actividad en el muelle, deben ser manejadas como lo establece el programa PM-PMA-4 Manejo de aguas de escorrentía y aguas residuales domésticas – ARD (baño portátil en el muelle) con el fin de garantizar la limpieza y mantenimiento de los sistemas de recolección y pretratamiento de las aguas, además de garantizar el manejo óptimo de éstas, evitando así daños al medio ambiente y afectación a la salud realizando el manejo por medio de un gestor externo autorizado para tal actividad.

4.6.11 Suministro de combustibles. Este servicio a la nave será facilitado y coordinado por la Agencia Marítima y prestado por un Operador Portuario debidamente registrado ante la Superintendencia de Puertos y Transporte y habilitado por la Autoridad Marítima como empresa de servicio de suministros marítimos. El Operador



Portuario podrá utilizar los sistemas existentes en el muelle que permiten el suministro de combustibles como gasolinas, ACPM, B10, Diésel Marine para las naves que lo requieran; previa autorización de la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**; y cumpliendo con los protocolos establecidos por la Autoridad marítima para tal fin.

Esta actividad debe ser efectuada bajo las condiciones establecidas en las fichas de manejo ambiental PM-PMA-1 Control de pérdidas de contención de producto en el muelle, TC-PMA-1, los programas establecen las acciones mínimas a seguir para evitar una emergencia que pueda afectar el suelo o el recurso hídrico y el programa PM-PMA-5 Conservación del suelo como prevención del funcionamiento de tuberías. Adicionalmente, el programa PM-PMA-7 Protección de Organismos Marinos y Hábitats Acuáticos Sensibles, establece los pasos importantes para que se lleve a cabo la operación de la I.P. sin comprometer los organismos marinos y los ecosistemas acuáticos y terrestres sensibles que se encuentren presentes en la zona.

4.6.12 Servicio de lancha. La IP no presta el servicio de lanchas; las agencias marítimas coordinan este servicio para el traslado del piloto practico a la boya de mar y su regreso después de terminadas las maniobras de atraque y zarpe.

4.6.13 Recepción de desechos líquidos y vertimientos. La IP no tiene infraestructura para prestar este servicio; da las facilidades de acceso para los operadores portuarios que prestan dicho servicio, previa coordinación del armador y/o agente marítimo de la nave. Ver Anexo 2. Plan de Protección Instalación Portuaria .

Al igual que para la recepción de desechos sólidos ordinarios se deben aplicar las consideraciones siguientes:

La I. P, da facilidades al Operador Portuario y/o Agencia Marítima para el manejo de los residuos/desechos líquidos, según el Anexo V del Convenio MARPOL, comprende toda clase de desechos:

- 1 Anexo I del Convenio MARPOL: hidrocarburos, desechos oleosos, mezclas oleosas, aguas de sentina oleosas, lavazas, fangos, aguas oleosas del lavado de tanques, residuos de carga oleosos y agua de lastre que contiene mezclas oleosas;
- 2 Anexo II del Convenio MARPOL: agua del lavado de tanques y residuos de carga que contienen sustancias nocivas líquidas, según se definen en el Anexo II;
- 3 Anexo IV del Convenio MARPOL: aguas sucias.

Los anteriores son resultantes de las operaciones normales del buque y que suelen eliminarse continua o periódicamente, excepto las sustancias definidas o enumeradas en otros anexos del Convenio.

- Para la utilización de la I. P, durante la recepción y evacuación de los desechos líquidos generados en las motonaves, los Operadores y/o Agencias Marítimas deben dar cumplimiento a las recomendaciones establecidas en la Circular OMI MEPC. 1Circ.834 y hacer las coordinaciones horizontales con la I. P, entre las que se tienen:
 - Consideraciones previas a la entrega en tierra de residuos/desechos regidos por el Convenio MARPOL.
 - Reducción al mínimo y gestión de los residuos/desechos generados por el buque.



- Comunicación y notificación previa.

- La I. P, para el manejo, recepción y evacuación por parte del Operador Portuario, de los residuos/desechos regidos por el Convenio MARPOL y generados abordo, verifica y garantiza que utilicen el Formato Normalizado del Recibo de Entrega de Desechos, igualmente que la solicitud del servicio de recepción presentado por el Agente Marítimo en nombre del Armador este acorde al Formato Normalizado de Notificación Previa para la entrega de Desechos en la I. P; los formatos anteriores corresponden a los Apéndices 2 y 3 de la Circular OMI MEPC. 1Circ.834.
- El operador Portuario y/o Agencia Marítima debe solicitar la asignación de un Inspector de Contaminación por parte de la Capitanía de Puerto, quien permanece a bordo de la nave durante toda la actividad.
- El manejo de los residuos líquidos provenientes de la actividad en el muelle, deben ser manejadas como lo establece el programa PM-PMA-4 Manejo de aguas de escorrentía y aguas residuales domésticas – ARD (baño portátil en el muelle) con el fin de garantizar la limpieza y mantenimiento de los sistemas de recolección y pretratamiento de las aguas, además de garantizar el manejo óptimo de éstas, evitando así daños al medio ambiente y afectación a la salud realizando el manejo por medio de un gestor externo autorizado para tal actividad.

4.6.14 Recepción de desechos sólidos. La IP no presta este servicio; da las facilidades de acceso para los operadores portuarios que lo prestan, previa coordinación del armador y/o agente marítimo de la nave.

Para el efecto deben dar cumplimiento a lo establecido en el Convenio MARPOL, así:

- La I. P, da facilidades al Operador Portuario y/o Agencia Marítima para el manejo de los residuos/desechos sólidos, definidos también como basuras según el Anexo V del Convenio MARPOL, comprende toda clase de desechos de alimentos, desechos domésticos y operacionales, todos los plásticos, residuos de carga, cenizas del incinerador, aceite de cocina, artes de pesca y cadáveres de animales resultantes de las operaciones normales del buque y que suelen eliminarse continua o periódicamente, excepto las sustancias definidas o enumeradas en otros anexos del Convenio.
- Para la utilización de la I. P, durante la recepción y evacuación de los desechos y/o basuras generadas en las motonaves, los Operadores y/o Agencias Marítimas deben dar cumplimiento a las recomendaciones establecidas en la Circular OMI MEPC. 1Circ.834 y hacer las coordinaciones horizontales con la I. P, entre las que se tienen:
 - Consideraciones previas a la entrega en tierra de residuos/desechos regidos por el Convenio MARPOL.
 - Reducción al mínimo y gestión de los residuos/desechos generados por el buque.
 - Comunicación y notificación previa.
- La I. P, para el manejo, recepción y evacuación por parte del Operador Portuario, de los residuos/desechos regidos por el Convenio MARPOL y generados abordo, verifica y garantiza que utilicen el Formato Normalizado del Recibo de Entrega de Desechos, igualmente que la solicitud del servicio de recepción presentado por el Agente Marítimo en nombre del Armador este acorde al Formato Normalizado de Notificación Previa para la entrega de Desechos en la I. P; los formatos anteriores corresponden a los Apéndices 2 y 3 de la Circular OMI MEPC. 1Circ.834.



- El manejo de los residuos sólidos generados producto de las actividades desarrolladas en el muelle, deben ser manejados bajo los lineamientos que establece el programa PM-PMA-2 Manejo de Residuos Sólidos Convencionales y Especiales en el Muelle y PM-PMA-3 Manejo de Residuos Peligrosos en el Muelle del Plan de Manejo Ambiental – PMA, teniendo en cuenta el impacto que puede ocasionar este aspecto, es importante efectuar la gestión con los gestores externos autorizados para tal actividad.

4.6.15 Servicio de vigilancia. La IP no presta este servicio; en caso de que la nave lo requiera da las facilidades de acceso para los operadores portuarios que lo prestan, previa coordinación del armador y/o agente marítimo.

4.6.16 Servicio públicos.

4.6.16.1 Suministro de agua potable. La IP no presta este servicio, da las facilidades de acceso para los operadores portuarios que lo prestan.

4.6.16.2 Electricidad. La IP no presta este servicio.

4.6.17 Fumigaciones. La **NSPZA S.A.-CARTAGENA** realiza fumigaciones periódicas en las instalaciones propias, incluyendo las áreas de muelle, lo anterior se efectúa con empresas especializadas.

4.6.18 Alquiler de equipos y aparejos. En la IP no se presta este servicio, en caso de requerirse para la motonave, lo debe hacer la agencia marítima, previa coordinación con Operaciones de la IP.

4.7 SERVICIO A LOS PASAJEROS.

4.7.1 Embarque y desembarque de pasajeros:

- No se permite en las instalaciones del Terminal el embarque y desembarque de visitantes o pasajeros, así como víveres, provisiones, y elementos de distinta índole.
- Para los casos en que el buque requiera de avituallamiento, éste le será suministrado a través de los operadores portuarios asignados por el agente marítimo en los sitios y bajo las condiciones establecidas en los permisos otorgados por la Capitanía de Puerto y cumpliendo con lo establecido en el PBIP.
- Será responsabilidad del capitán del buque para seguridad de la tripulación el suministro de:

Una escalera real en buen estado con su malla, con buena iluminación para horas nocturnas.

Colocación de discos ataja ratas.

Sobre cubierta debe permanecer disponible un salvavidas de anillo con boya lumínica y su cabo de retenida.

Sistema de evacuación y señalización en caso de emergencia.

Los funcionarios de la IP tendrán derecho a abordar el buque en cualquier momento para cerciorarse de que se cumplan las disposiciones y requerimientos del presente reglamento y la normatividad portuaria.

4.7.2 Cargue y descargue de equipajes y vehículos en régimen de pasaje: No es

posible el cargue y/o descargue de equipajes ni de vehículos, porque las características de la I, P, corresponden a un terminal especializado en el manejo de hidrocarburos y sus derivados.

4.8 SERVICIOS A LA CARGA.

De acuerdo con las características del Terminal, los servicios a la carga aplican solamente para el manejo de gráneles líquidos (Hidrocarburos y sus derivados).

4.8.1 Manipulación y transporte de mercancías. Los combustibles que se embarcan en la IP, provienen de la planta de Chevron Petroleum Company de Cartagena y son transportados por un buque dedicado a esta operación.

Una vez atracado el buque en el muelle, el personal de operaciones de la IP, en coordinación con la tripulación del buque, toma las muestras de los diferentes tanques para los posteriores análisis de laboratorio.

Para tal actividad, se debe tener presente el programa TC-PMA-6 Manejo de sustancias y productos químicos, que señala las condiciones de manipulación y almacenamiento de sustancias cuando se realice los diferentes análisis de laboratorio y además debe ser efectuada bajo las condiciones establecidas en las fichas de manejo ambiental PM-PMA-1 Control de pérdidas de contención de producto en el muelle y ~~TC-PMA-1 Control de pérdidas de contención de producto~~, los programas establecen las acciones mínimas a seguir para evitar una emergencia que pueda afectar el suelo o el recurso hídrico.

Adicionalmente, el programa PM-PMA-7 Protección de Organismos Marinos y Hábitats Acuáticos Sensibles, establece los pasos importantes para que se lleve a cabo la operación de la I.P. sin comprometer los organismos marinos y los ecosistemas acuáticos y terrestres sensibles que se encuentren presentes en la zona.

Adicionalmente se relaciona la ficha TC-PMA-5 Manejo de fuentes de emisiones atmosféricas la cual busca cumplir con el 100% de las medidas establecidas para la prevención y mitigación de la calidad del aire y ruido.

4.8.2 Cargue/Descargue/Transbordo: La Sociedad Portuaria, podrá autorizar el cargue y descargue de líquidos inflamables durante las horas de la noche.

- Cualquier tubería, mangueras y elementos utilizados para cargue o descargue de líquidos inflamables a granel, debe estar libre de goteo.
- Tanto el personal del Terminal como la tripulación de la embarcación no deberán fumar o prender cerillas, ni utilizar celulares en el muelle o en la embarcación.
- En la IP, no se realiza **transbordo** de combustibles, en el procedimiento se carga inicialmente desde los tanques de almacenamiento en tierra y posteriormente a requerimiento de los usuarios se cargan las naves que hayan hecho el trámite debido.
- Al término de la maniobra de atraque los buques deben alistar los sistemas de transferencia de productos y sistemas de inspección de tanques para realizar la toma de muestras, mediciones de temperaturas y niveles en cada uno de los tanques.
- Las naves deben contar con luces suficientes y apropiadas para prevenir accidentes de personas o daños a la propiedad, derivadas de las operaciones de cargue o descargue.
- No existe limitaciones para el cargue y descargue de buques cuando se presentan lluvias, a menos que se presente fuertes tormentas eléctricas acompañadas de vientos superiores a 25 nudos, condición que hace que se cierren las operaciones portuarias



Documento firmado digitalmente



en el Terminal.

-Durante el cargue de hidrocarburos y sus derivados, los productos deben ser entregados al Capitán de la nave y por la Agencia respectiva, una vez se ha verificado el estado y las características de los productos de acuerdo con los parámetros de calidad establecidos por las normas técnicas para el efecto.

4.8.3 Estiba /Desestiba. Este concepto no aplica para la IP, porque corresponde a un terminal de gráneles líquidos.

4.8.4 Clasificación y toma de muestras.

-Al terminar la operación de atraque para el cargue y/o descargue, se procede a despresionar los tanques del buque, para medir el O.B.Q. (On Board Quantity).

-Al terminar la medida del O.B.Q., se procede a conciliar los cálculos con los inspectores independientes y el representante de la embarcación, y/o entre el representante de la IP y la embarcación. En los cálculos y medidas debe quedar definida la cantidad de agua, sedimento o producto que se encontraron durante la medición.

-El supervisor coordina con el Primer Oficial del buque el momento de iniciar el cargue y/o descargue y lo reporta al Supervisor de tierra.

-Durante el descargue y/o descargue de la embarcación, el empleado encargado del Terminal debe revisar la presión de la línea y tomar una muestra de la misma al comienzo de la operación y continuar monitoreando la presión de la línea cada hora, hasta que la operación termine.

-Si la línea del producto que está siendo bombeado se encuentra conectada a otros tanques, esos tanques deben ser medidos para determinar si existe pase a ellos debido a válvulas defectuosas o con escapes.

-Cuando el descargue de productos ha finalizado, el supervisor del Terminal en compañía de un tripulante de la embarcación verifica que todos los tanques descargados se encuentren vacíos.

-Una vez terminado el cargue y/o descargue, las lecturas de calado de la embarcación deben ser registradas en los documentos de recepción, en el formato del Inspector de Contaminación de DIMAR y en los controles del buque.

-Un sistema efectivo de comunicaciones debe ser establecido entre la embarcación y los empleados del Terminal, antes de iniciar las operaciones de cargue o descargue y estas permanecerán activadas durante todo el proceso, para garantizar además la eficacia y rapidez de acción en caso de emergencias.

4.8.5 Reconocimiento o inspección de mercancías.

Los productos que se manejan son gráneles líquidos (Hidrocarburos y sus derivados), para el efecto aplica la inspección y toma de muestras que se ha registrado en el numeral anterior

4.8.6 Trimado: El terminal no participa ni es responsable por las condiciones de trimado del buque, para todos los efectos, el trimado se debe hacer a través del Shiploader y será por cuenta del armador o propietario.

-Las operaciones de cargue/descargue de buques se suspenderá cuando se presenten problemas de estabilidad. El terminal podrá retirar el buque con problemas de estabilidad a la zona de fondeo hasta que se normalice la situación.



Documento firmado digitalmente



-El buque será responsable de todo retardo que por ello se cause, los costos de movilización y si se requiere, los costos de asesoría de un especialista de estiba para mejorar la estabilidad del buque.

4.8.7 Manejo y reubicación. Por tratarse de gráneles líquidos estos son almacenados directamente en los tanques destinados para cada producto específico, por lo tanto, no aplica la reubicación de los mismos.

4.8.8 Servicio a los contenedores. En la IP no se manejan contenedores.

4.8.9 Embalaje y reembalaje. Esta actividad no se realiza en la IP.

4.8.10 Pesaje/Cubicaje: Las mediciones de los gráneles líquidos descargados en la Instalación Portuaria, se realizan en galones netos, mediante sistemas de contadores electrónicos; la medición es controlada simultáneamente abordó y por último en los tanques de almacenamiento en tierra.

4.8.11 Marcación y rotulación. Este concepto no es aplicable en la IP, por las características de los productos que se manejan (Hidrocarburos y sus derivados).

4.8.12 Almacenamiento: En las instalaciones de la compañía Chevron Petroleum Company, adyacente a la Instalación Portuaria cuenta con 13 tanques metálicos cerrados de techo cónico con base circular con capacidad total de 80000 barriles. Adicionalmente las instalaciones cuentan con un tanque de almacenamiento de agua, para emergencias. Las condiciones para el almacenamiento deben darse en relación al programa de manejo ambiental TC- PMA-1 Control de pérdidas de contención de producto, que indica las acciones que se deben llevar a cabo para garantizar que las áreas de almacenamiento funcionen sin restricción y también el programa PM-PMA-5 Conservación del suelo como prevención del funcionamiento de tuberías.

Adicionalmente, el programa PM-PMA-7 Protección de Organismos Marinos y Hábitats Acuáticos Sensibles, establece los pasos importantes para que se lleve a cabo la operación de la I.P. sin comprometer los organismos marinos y los ecosistemas acuáticos y terrestres sensibles que se encuentren presentes en la zona.

4.8.13 Porteo de la carga o transporte terrestre: Teniendo en consideración que las cargas o gráneles líquidos desembarcados y almacenados en la IP, son de propiedad de la misma Sociedad Portuaria, no se aplica la acción de Porteo, debido a que cuando los productos salen es para entrega de pedidos a los clientes.

4.8.14 Consolidación o desconsolidación de mercancías. Por las características de la actividad del terminal y del tipo de carga que se maneja no aplica este concepto.

4.8.15 Cadena de frío. En la IP no se manejan cargas que requieran cadena de frío.

CAPITULO V PROPOTOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD



Documento firmado digitalmente



**Normas nacionales e internacionales aplicadas en los protocolos.**

La Dirección General Marítima es la Autoridad Marítima Nacional que ejecuta la política del Gobierno en materia marítima y tiene por objeto la regulación, dirección, coordinación y control de las actividades marítimas, en los términos que señala el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con lo dispuesto en el Decreto 5057 de 2009; en el seguimiento y cumplimiento de los protocolos se tendrán en consideración los lineamientos siguientes:

Decreto No. 1753 de 1991. Por el cual se reglamentan parcialmente el Decreto ley 2324 de 1984 y el Código de Comercio sobre corredores de contratos de fletamento marítimo, libertad de acceso a la carga originada y destinada por vía marítima.

Decreto No. 1136 de 1992. Comité asesor Transporte Multimodal.

Decreto No. 908 de 1997. Por el cual se promulga el “Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos para suprimir el tráfico ilícito por el mar

Resolución 0782 DE 2016. Por medio de la cual se emiten oficialmente a la Comunidad Marítima Nacional e Internacional, las Cartas Náuticas Oficiales elaboradas por la Dirección General Marítima.

Decreto 730 DE 2004 (marzo 9). PBIP-Por el cual se reglamenta parcialmente el Capítulo XI-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974-SOLAS-aprobado mediante la Ley 8ª de 1980.

Resolución 674 (07-dic-2012). Mediante la cual se determinan y establecen las condiciones, los procedimientos y medidas de seguridad para el desarrollo de las operaciones de unidades móviles, buques de apoyo y buques de suministro que se realicen costa afuera.

Resolución 672 (21-nov-2011). Por la cual se determinan las especificaciones técnicas, equipos y elementos de seguridad personal mínimos de las lanchas dedicadas al transporte de los pilotos prácticos.

Resolución 645 de 2014. Por la cual se implementan algunas disposiciones sobre el Manejo Integrado de Desechos generados por Buques.

Resolución 618 DE 2015. Por la cual se establece el Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional y se dictan otras disposiciones.

Resolución 0520 DE 1999. Por medio de la cual se reitera el cumplimiento de normas y se reiteran y adoptan procedimientos para el control y vigilancia de naves y artefactos navales en aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales.

Resolución 478 (28-oct-2010). Por la cual se adoptan a nivel nacional unas especificaciones técnicas para las ayudas de la navegación utilizadas en los canales marítimos navegables.

Resolución 477 (06-sept-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.



Resolución 447 (04-ago-2011). Por la cual se establece la información y especificaciones técnicas requeridas en el Plan General para la instalación de ayudas a la navegación, al que hace referencia el artículo 4º del Reglamento No. 071 de 1997, proferido por el Ministerio de Transporte.

Resolución 419 DE 2014. Por medio de la cual se establece el monto de las garantías que deben constituir las empresas de servicios marítimos.

Resolución 417 (16-dic-04). Por la cual se dispone el uso de remolcadores en áreas jurisdiccionales de la Autoridad Marítima Nacional y se establecen normas de seguridad para las maniobras en que se empleen los mismo

Resolución 416 DE 2014. Por la cual se establece el procedimiento para el entrenamiento de pilotos prácticos para Terminales Portuarios nuevos en jurisdicciones existentes o en nuevas jurisdicciones.

Resolución 415 DE 2014. Mediante la cual se modifica el Reglamento Nacional de Catalogación, Inspección y Certificación de Naves y Artefactos Navales de Bandera Colombiana.

Resolución 295 (1-nov-05). Por medio de la cual se adopta la Norma Nacional de Gestión de la Seguridad Operacional y Protección de Embarcaciones y de Prevención de la Contaminación-Norma Nacional de Gestión de la Seguridad (NGS).

Resolución 214 de 2013. Mediante la cual se establece la norma nacional sobre gestión para la seguridad operacional de naves y artefactos navales, y la prevención de la contaminación.

Resolución 163 (28-jun-04). Por medio de la cual se establece el nivel de protección aplicable en los buques e instalaciones portuarias

Resolución 138 (29-abr-05). Por la cual se dispone el uso de remolcadores y se establecen criterios de seguridad para las maniobras de asistencia”.

Ley 55 – 1989. Por la cual se aprueba el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1969 y su protocolo de 1976.

Resolución 35 (14 feb-02) Obligación llevar abordó SOLAS, MARPOL y STCW

Ley 8 de 1980. Por medio de la cual se aprueba la "Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar", firmado en Londres el 1º de noviembre de 1974, y el Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar", firmado en Londres el 16 de febrero de 1978 y se autoriza al Gobierno Nacional para adherir a los mismos.

Decreto No. 1505 de 2002. Reglamentario Ley 681 de 2001 exenciones al pago de sobretasa de gasolina y Diésel marino

Decreto No. 1466 de 2004. Por el cual se reglamenta la ley 658 de 2001 (Pilotos Prácticos).

Decreto 2155 de 2014. Por medio del cual se definen los estándares unificados de tecnología de los equipos de inspección no intrusiva, se crea la Comisión Intersectorial para la implementación y seguimiento de los Sistemas de Inspección no Intrusiva y se dictan otras disposiciones.

Decreto No. 2061 de 1996. Por el cual se reglamentan las telecomunicaciones del servicio móvil marítimo.

Convenios internacionales aplicados en los Protocolos.

La mayoría de estos convenios se relacionan con la seguridad de los buques y la contaminación marina y han sido expedidos por la Organización Marítima Internacional “OMI”, la cual es un organismo y agencia de las Naciones Unidas, que se encarga de los asuntos marítimos, tiene como objetivo facilitar la cooperación entre gobiernos en asuntos marítimos y cargas peligrosas. Ellos son:

- Convenio internacional para la protección y seguridad de la vida humana en el mar SOLAS 1974, en cual ha tenido varias enmiendas.
- Convenio de la Organización satelital marítima internacional y acuerdos operacionales INMARSAT 1976.
- Convenio internacional para la prevención de la contaminación marina por buques MARPOL 1973 el cual ha sufrido varias enmiendas.
- Convenio internacional para la responsabilidad civil por daños causados por contaminación de combustibles CLC 1969 y sus respectivas enmiendas.

Se han ratificado todos estos convenios, por tanto, tienen completa aplicación en el transporte marítimo que sale de Colombia:

- Ley 8 de 1980: seguridad de la vida humana en el mar.
- Ley 12 de 1981: prevención de la contaminación por buques.
- Ley 13 de 1981: reglamento internacional para prevenir abordajes.
- Ley 35 de 1981: formación, titulación y guardia de la gente de mar.
- Ley 8 de 1986: Convenio Constitutivo y el Acuerdo de Explotación de INMARSAT. Ley 10 de 1986: Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo. Ley 3 de 1987: Convenio internacional sobre líneas de carga. Ley 55 de 1989: Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1969 y su protocolo de 1976.
- Ley 17 de 1991: Convenio para facilitar el tráfico marítimo

5.1 PROTOCOLO DE MANIOBRAS.

5.1.1 Aproximación e ingreso al canal del terminal.

PROTOCOLO No 1: APROXIMACION E		INGRESO	A	CANAL	DE	TERMINAL.
FECHA ELABORACION:		julio de 2021	L		L	
FECHA PARA REVISION:						
AUTORES:		Supervisor de Operaciones de la IP				
REVISORES:		Comité de Operaciones (Gerente del Terminal, Supervisor Operaciones, Especialista HES)				
INTRODUCCION:		Con el cumplimiento de los procedimientos de este protocolo se evitarán posibles accidentes durante las operaciones de aproximación e ingreso al canal que permite el arribo a la IP.				
DEFINICION/ES:						



-El procedimiento que se protocoliza corresponde a las maniobras de aproximación al canal principal de Cartagena e ingreso al canal que conduce al muelle de la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**.

OBJETIVOS:

Generales

Garantizar que las maniobras de aproximación e ingreso de las motonaves usuarias del terminal de la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, se realicen correctamente para evitar accidentes de personal y daños de material, tanto en la infraestructura del muelle como del casco de los buques

Específicos

- Seguridad Industrial. Verificar que el personal participante de operadores portuarios en esta maniobra, porten los elementos de seguridad individual establecidos y el uso correcto de las comunicaciones durante las maniobras de aproximación.
- Seguridad Marítima. Dar cumplimiento a las recomendaciones PIANC y ROM en lo relacionado con los procedimientos de aproximación del remolcador y de la lancha del piloto práctico con relación al buque.
- Control Ambiental. Durante la maniobra de aproximación es prohibido descargar residuos domésticos, aguas de sentina o lastres y/o residuos de hidrocarburos a las aguas marítimas de acuerdo a lo establecido en los programas del Plan de Manejo Ambiental, PM-PMA-2 Manejo de Residuos Sólidos Convencionales y Especiales en el Muelle, PM-PMA-3 Manejo de Residuos Peligrosos en el Muelle, PM-PMA 4 Manejo de Aguas de Escorrentía y Aguas Residuales Domésticas - ARD (Baño Portátil en el Muelle), los cuales, están dirigidos a implementar las acciones necesarias para garantizar un manejo integral de los residuos sólidos y líquidos, no peligrosos y peligrosos que se obtengan como resultados de las actividades desarrolladas, previniendo la contaminación del recurso suelo y agua.

ÁMBITO DE APLICACIÓN:

Este protocolo debe ser aplicado por el personal de Operaciones del Terminal y por la agencia de Operadores Portuarios que presta el servicio de apoyo con el remolcador y el piloto practico.

El protocolo está orientado a las maniobras de aproximación de las motonaves propias de la empresa y de los usuarios que utilizan el servicio para reaprovisionamiento de combustibles.

POBLACIÓN DIANA:

La técnica, procedimiento o proceso que se protocoliza será recibido por las motonaves que atracan en la **NSPZA S.A.-CARTAGENA** y por embarcaciones y motonaves que requieren reaprovisionamiento de combustibles.

PERSONAL QUE INTERVIENE:

- Gerente de la IP
- Operador Portuario contratado para apoyo de remolcador y piloto practico.
- Supervisor de Operaciones de la IP

MATERIAL:

-Elementos de seguridad personal: Chalecos salvavidas, casco, guantes, botas de seguridad, equipos de comunicaciones individuales.

PROCEDIMIENTO:

Alistamiento:

- Se debe coordinar entre la Dirección de Operaciones y la Agencia del Operador Portuario la fecha de arribada de la motonave para garantizar la asistencia del personal que realiza las actividades de apoyo del remolcador y piloto práctico.
- Una vez confirmado el ETA del buque, el personal de la IP dispone el libre uso del muelle para la maniobra de atraque.

Intercambio de información antes de la llegada:

Cuando sea posible, la siguiente información debe enviarse 24 horas antes de la llegada:

- Nombre y distintivo de llamada del buque
- País de registro
- Eslora total del buque y calado a la llegada
- Hora estimada de llegada al punto de llegada designado, por ejemplo, estación de piloto o boya del canal



navegable

- Desplazamiento del barco a su llegada. Si está cargado, tipo y disposición de la carga
- Calado máximo esperado durante y al final del manejo de la carga
- Cualquier defecto en el casco, maquinaria o equipo que pueda afectar negativamente las operaciones seguras o retrasar el inicio de la manipulación de la carga.
- Si está equipado con un sistema de gas inerte, confirmación de que los tanques de la embarcación están en una condición inerte y que el sistema está en pleno funcionamiento
- Cualquier requisito de limpieza y / o desgasificación de tanques
- Detalles de los colectores del barco, incluyendo tipo, tamaño, número, distancia entre los centros de conexión que se presentarán. Asimismo, productos a manipular en cada colector, numerados desde la proa.
- Información anticipada sobre las operaciones de manejo de carga propuestas, incluyendo grados, secuencia, cantidades y cualquier restricción de promedios.
- Cantidades y especificaciones de los combustibles requeridos

Ejecución de la aproximación:

- La maniobra de aproximación hasta la boya de mar es dirigida por el Capitán de la nave, a partir de esta boya se recibe al piloto práctico quien dirige la operación hasta el arribo al muelle.
- La boya de embarque del piloto practico se localiza en: Latitud 10° 19,12' Norte, Longitud 75° 35,94' Oeste
- El canal natural de Cartagena se encuentra señalado por la autoridad marítima, el piloto fija un rumbo inicial de 089° con los cambios requeridos entre la señalización marítima establecida por Dimar.
- Al llegar a la boya 18 se ajusta el rumbo hacia la boya BB2 en el extremo sur del bajo Brujas y una vez deja esta boya por babor ajusta el rumbo para enfilear el muelle, donde finaliza la maniobra de aproximación.
- Su configuración es de espigón y tiene dos defensas tipo Bridgestone Ref SUC 800 H- (RH)

Precauciones:

- Si las condiciones oceanográficas y/o meteorológicas presentan situaciones extremas se suspenderán las maniobras de aproximación.
- Es un canal natural de 7500 m de longitud desde Bocachica hasta la plataforma de atraque de la I. P, con anchura irregular, que aumenta a medida que el buque ingresa a la bahía de Cartagena. Su tránsito presenta seguridad, debido a la buena implementación de la señalización marítima.

Se recomienda, en toda circunstancia, efectuar el tránsito con piloto práctico y para embarcaciones de más de 500 t mantener disponibilidad de remolcador para asistir el paso por las boyas 1 al 10. Así mismo, se invita atracar utilizando la brisa por el costado de babor y para salir utilizar el remolcador para voltear la embarcación y enfilear el muelle. No se recomienda hacer esta maniobra solo con la maquinaria propia, ya que es un riesgo innecesario para el buen maniobrista.

EVALUACIÓN:

Se define como indicador para la evaluación:

Nº de actividades cumplidas/Nº actividades programadas para estas maniobras

5.1.2 y 5.1.3 Protocolo de atraque y amarre.

En este protocolo se consolidan las dos actividades teniendo en consideración que son continuas y durante su ejecución el personal participante es el mismo.



Documento firmado digitalmente



PROTOCOLO No 2: MANIOBRAS DE ATRAQUE Y AMARRE DE NAVES.	
FECHA ELABORACION:	julio de 2021
FECHA PARA REVISION:	
AUTORES: Supervisor de Operaciones de la IP	
REVISORES: Comité de Operaciones (Gerente del Terminal, Supervisor Operaciones, Especialista HES)	
INTRODUCCION: Con el cumplimiento de los procedimientos de este protocolo se evitarán posibles accidentes durante las operaciones de atraque y amarre en el Terminal Marítimo especializado para manejo y almacenamiento de gráneles líquidos (Hidrocarburos y sus derivados).	
DEFINICION/ES: -El procedimiento que se protocoliza corresponde a las maniobras de atraque y amarre de las motonaves que descargan hidrocarburos y/o de las naves que arriban a recibir combustibles; en este procedimiento se tiene en cuenta la prelación de las motonaves y la capacidad de atraque en el muelle. -La prelación para las embarcaciones fondeadas se establecerá de acuerdo con el orden en que hayan llegado, dentro del mismo periodo de 12 horas, siempre y cuando hayan confirmado su arribo, solicitado servicios y presentado la documentación completa, y se encuentren declaradas en libre platica por parte de las autoridades.	

OBJETIVOS:

Generales

Garantizar que las maniobras de atraque y amarre de las motonaves usuarias del terminal de la **NSPZA S.A.- CARTAGENA**, se realicen correctamente para evitar accidentes de personal y daños de material, tanto en la infraestructura del muelle como del casco de los buques.

Específicos

- Seguridad Industrial. Verificar que el personal participante de operadores portuarios que atienden los cabos de amarre porte los elementos de seguridad individual establecidos y el uso correcto de las comunicaciones durante las maniobras de atraque y amarre.
- Seguridad Marítima. Dar cumplimiento a las recomendaciones PIANC y ROM en lo relacionado con los procedimientos de amarre durante las maniobras de atraque y amarre de cabos.
- Control Ambiental. Los residuos que se generen durante estas maniobras si no son asimilables a domiciliarios, serán dispuestos en el área autorizada para estos fines, considerando que estos se puedan reutilizar bajo el programa PM-PMA-2 Manejo de Residuos Sólidos Convencionales y Especiales en el Muelle, TC-PMA-2 Manejo de Residuos Sólidos Convencionales y especiales, los cuales, están dirigidos a implementar las acciones necesarias para garantizar un manejo integral de los residuos sólidos no peligrosos.

AMBITO DE APLICACIÓN:

Este protocolo debe ser aplicado por el personal de Operaciones del Terminal y por la agencia de Operadores Portuarios que presta el servicio de apoyo durante las maniobras de atraque y amarre. El protocolo está orientado a las maniobras de atraque y amarre de las motonaves propias de la empresa para descargar y de los usuarios que utilizan el servicio para reaprovisionamiento de combustibles.

POBLACION DIANA:

La técnica, procedimiento o proceso que se protocoliza será recibido por las motonaves que transportan el combustible hacia y desde la NSPZA S.A.-CARTAGENA y por embarcaciones y motonaves que requieren reaprovisionamiento de combustibles.

PERSONAL QUE INTERVIENE:

- Gerente de la IP
- Operador Portuario contratado para apoyo de remolcador y operador para asistencia de personal que atraca y amarra el buque.
- Supervisor de Operaciones de la IP

MATERIAL:

- Elementos de seguridad personal: Chalecos salvavidas, casco, guantes, botas de seguridad, equipos de comunicaciones individuales.

TERMINOS Y DEFINICIONES:

Amarrar. Sujetar el buque por medio de amarras o cabos a la estructura del muelle.

Amarradero. Sitio donde se amarran los buques.

Atracar. Maniobra de arrimarse a un muelle y amarrarse a él.

Bitá. Equipo de amarre, generalmente de acero o fundición instalada en los lugares de maniobra, sirve para afirmar los cabos de amarre.

Maniobra de parada. Maniobra que se efectúa para parar el buque.

Muelle. Obra construida en la orilla del mar que sirve para facilitar la carga o descarga de los buques y otro tipo de operaciones. Las estructuras portuarias existentes están básicamente integradas por una plataforma de atraque, por dos piñas de atraque y dos piñas de amarre; la plataforma de atraque se une a tierra mediante una pasarela de 180 metros de longitud por 2,7 m de ancho, solamente para tránsito peatonal; la plataforma de atraque está acondicionada con 3 bitas de amarre y 3 defensas de caucho.

Manifold de descarga y/o carga de buques: Se cuenta con un manifold para recibo con cinco (5) válvulas, cinco con un diámetro de 6” y una con diámetro de 2”.

EVALUACION:

Se define como indicador para la evaluación:

Nº de actividades cumplidas/Nº actividades programadas para estas maniobras

5.1.4. Maniobra de zarpe.

MANIOBRAS DE ZARPE DE NAVES.	
FECHA ELABORACION:	julio de 2021
FECHA PARA REVISION:	
AUTORES:	Supervisor de Operaciones de la IP
REVISORES:	Comité de Operaciones (Gerente de la Terminal, Supervisor de Operaciones, Especialista HES)
INTRODUCCION:	Con el cumplimiento de los procedimientos de este protocolo se evitarán posibles accidentes durante las operaciones de zarpe en el Terminal Marítimo especializado para manejo y almacenamiento de graneles líquidos (Hidrocarburos y sus derivados).



DEFINICION/ES:

- El procedimiento que se protocoliza corresponde a las maniobras de zarpe de las motonaves que descargan hidrocarburos y/o de las naves que reciben combustibles; en este procedimiento se tiene en cuenta la prelación de las motonaves y la capacidad de atraque en el muelle.
- La prelación para las embarcaciones fondeadas se establecerá de acuerdo con el orden en que hayan llegado, dentro del mismo periodo de 12 horas, siempre y cuando hayan confirmado su arribo, solicitado servicios y presentado la documentación completa, y se encuentren declaradas en libre platica por parte de las autoridades.

OBJETIVOS:

Generales

Garantizar que las maniobras de zarpe de las motonaves usuarias del terminal de la **NSPZA S.A.- CARTAGENA**, se realicen correctamente para evitar accidentes de personal y daños de material, tanto en la infraestructura del muelle como del casco de los buques

Específicos

- Seguridad Industrial. Verificar que el personal participante de operadores portuarios que atienden los cabos de amarre porte los elementos de seguridad individual establecidos y el uso correcto de las comunicaciones durante las maniobras de atraque y zarpe.
- Seguridad Marítima. Dar cumplimiento a las recomendaciones PIANC y ROM en lo relacionado con los procedimientos de desamarre durante las maniobras de zarpe.

-Control Ambiental. Los residuos que se generen durante estas maniobras si no son asimilables a domiciliarios, serán dispuestos en el área autorizada para estos fines, considerando que estos se puedan reutilizar bajo el programa PM-PMA-2 Manejo de Residuos Sólidos Convencionales y Especiales en el Muelle, TC-PMA-2 Manejo de Residuos Sólidos Convencionales y especiales, los cuales, están dirigidos a implementar las acciones necesarias para garantizar un manejo integral de los residuos sólidos no peligrosos.

AMBITO DE APLICACIÓN:

Este protocolo debe ser aplicado por el personal de Operaciones del Terminal y por la agencia de Operadores Portuarios que presta el servicio de apoyo durante las maniobras de zarpe.
El protocolo está orientado a las maniobras de zarpe de las motonaves propias de la empresa y de los usuarios que utilizan el servicio para reaprovisionamiento de combustibles

POBLACION DIANA:

La técnica, procedimiento o proceso que se protocoliza será recibido por los buques propios, por embarcaciones y motonaves que requieren reaprovisionamiento de combustibles.

PERSONAL QUE INTERVIENE:

- Gerente de la IP
- Operador Portuario contratado para apoyo de remolcador y operador para asistencia de personal que desamarra el buque.

MATERIAL:

- Elementos de seguridad personal: Chalecos salvavidas, casco, guantes, botas de seguridad, equipos de comunicaciones individuales.

TERMINOS Y DEFINICIONES:

- Zarpe.** Acción de soltar las amarras de una nave para dejar un puerto.
- Bita.** Equipo de amarre, generalmente de acero o fundición instalada en los lugares de maniobra, sirve para afirmar los cabos de amarre.
- Desatracar.** Maniobra para separarse de un muelle.



Maniobra de parada. Maniobra que se efectúa para parar el buque.

Muelle. Muelle. Obra construida en la orilla del mar que sirve para facilitar la carga o descarga de los buques y otro tipo de operaciones. Las estructuras portuarias existentes están básicamente integradas por una plataforma de atraque, por dos piñas de atraque y dos piñas de amarre; la plataforma de atraque se une a tierra mediante una pasarela de 180 metros de longitud por 2,7 m de ancho, solamente para tránsito peatonal; la plataforma de atraque está acondicionada con 3 bitas de amarre y 3 defensas de caucho.

PROCEDIMIENTO:

Alistamiento:

-Se debe coordinar entre la operación de la Terminal y la Agencia del Operador Portuario la fecha de zarpe de la motonave para garantizar la asistencia del personal que realiza las actividades de desamarre y del remolcador.

Ejecución zarpe:

Actividades posteriores al cargue:

Estas actividades corresponden a:

- Cierre de válvulas para detener el bombeo de combustible desde el Terminal
- Desconexión al sistema contra incendio de la instalación portuaria
- Desamarre de mangueras al buque o embarcación
- Desconexión de mangueras al buque o embarcación
- Instalación de la brida de la tubería
- Desconexión estática de la tubería
- Instalación de protección metálica en plataforma Desamarre del

buque:

El capitán del buque garantizará lo siguiente antes de zarpar desde el embarcadero:

- Las mangueras de carga están desconectadas
- La pasarela está despejada.
- El personal está alejado de las líneas de amarre
- El área de la hélice está libre de obstrucciones
- El orden de liberación de las amarras será dictado por el Piloto, las condiciones ambientales imperantes y la maniobra de salida prevista

-La maniobra de zarpe es dirigida por el Capitán de la nave, quien es asistido por el piloto práctico.

-La maniobra de zarpe debe estar asistida por un remolcador de apoyo, es dirigida por el Capitán de la nave, quien es asistido por el piloto práctico.

-El remolcador separa la motonave del muelle una vez los cabos han sido liberados por el personal de apoyo en tierra y la traslada al área de maniobras, para que la embarcación realice el reviro y ordene el rumbo de enfilación hacia el canal principal.

-En el área de atraque se tiene una profundidad promedio de 5,7 metros; la zona de maniobras comprende un área de 50x100 metros localizada en el sector adyacente del muelle, en esta se realizan las maniobras de zarpe de los buques los cuales se apoyan sobre el muelle para pivotear.

-La profundidad máxima del área de maniobras es de 5,7 m, la profundidad promedio es de 5,5 m y la profundidad mínima es de 5,0 m, esta última al pie del muelle.

Precauciones:

-Si las condiciones oceanográficas y/o meteorológicas presentan situaciones extremas se suspenderán las operaciones de zarpe y/o atraque.

-La tripulación de apoyo para el desatraque de las naves, que no tengan el equipo de seguridad personal completo no pueden participar en las maniobras.

También debe ser tenido en cuenta lo siguiente:



Documento firmado digitalmente



Medida	Descripción
Cero reparaciones	No se permiten reparaciones que afecten la capacidad de la embarcación para realizar operaciones de carga / lastrado de manera segura ni que limiten la capacidad de la embarcación para navegar de manera segura al mar con poca antelación sin el permiso por escrito del Gerente de la Terminal.
Requisitos de intercambio de información antes de la llegada	Toda la comunicación debe ser por correo electrónico, sin embargo, el teléfono debe usarse para cualquier mensaje urgente. Las cantidades de buques se determinan contra el stock de la terminal que queda en el puerto de descarga de la Terminal de San Andrés. La información previa a la llegada se encuentra inicialmente entre el programador del buque tanque y la terminal y, posteriormente, entre el capitán del buque tanque y la Agencia TRANSPETROL.
Aseguramiento de canal de acceso y calado en muelle	Los programas de dragado de la Autoridad Portuaria mantienen las profundidades del agua. La profundidad del canal para el acceso a Chevron Terminal Cartagena es de 7 metros. El capitán del buque se asegurará de que se apliquen las tolerancias aplicables a los factores dinámicos utilizando la información de profundidad más reciente disponible. Política de Chevron UKC: • Canales y accesos a puertos: el UKC mínimo requerido es el 1,5% de la manga moldeada de la embarcación, pero no menos de 2 pies (0,61 m). Al transitar por canales dragados o pasar sobre barras, los barcos pueden usar la altura de la marea y cronometrar los tránsitos de manera apropiada para mantener el UKC requerido. • Dentro de los límites de los puertos: mientras se navega, está anclado, junto a un muelle o amarrado a una terminal en un lugar protegido, el UKC mínimo requerido es el 1,5% de la manga moldeada de la embarcación, pero no menos de 2 pies (0,61 m). • No se aplican restricciones de corrientes de aire.
Piloto practico	El uso de un piloto Practico en Cartagena es obligatorio para todos los buques que llegan, transitan y navegan desde el fondeadero o el Muelle Transpetrol hasta el Muelle de Chevron.
Requisitos mínimos de amarre	El Capitán se asegurará de que los barcos a lo largo de los atracaderos de Chevron estén asegurados con el número mínimo de líneas de amarre y el diseño que se indica a continuación: • Las líneas de amarre deberán estar aseguradas a cabrestantes autoestibables, bitas de amarre o bolardos a bordo. • Se permiten líneas de amarre sintéticas. • No se permiten líneas de amarre de alambre. • No se permite el amarre mixto. Se mantendrá la guardia de amarre para asegurar que los amarres estén debidamente atendidos.



Documento firmado digitalmente



Política de lastrado	El deslastrado está permitido al mismo tiempo que la carga. Siempre se debe mantener el calado, el asiento y la estabilidad, de modo que, en caso de emergencia, el buque siempre pueda salir al mar de manera segura.												
Limites operativos del terminal	Las operaciones de carga en el Chevron Terminal Cartagena se detendrán cuando ocurra alguna de las siguientes condiciones: <table><tr><td>Viento máximo para nudos detener las operaciones</td><td>25</td></tr><tr><td>Viento máximo para nudos desconectar las mangueras</td><td>25</td></tr><tr><td>Viento para desamarrar la embarcación</td><td>>35 nudos</td></tr><tr><td>Tormenta para detener millas operaciones de cargue y descargue</td><td><19</td></tr><tr><td>Presión atmosférica mb detener operaciones de cargue y descargue</td><td><1000</td></tr><tr><td>Condiciones de oleaje metros detener operaciones de cargue y descargue</td><td>1.0</td></tr></table> Si es necesario, las mangueras de carga se drenarán y desconectarán. Cualquier requisito para desocupar el amarre debido a condiciones ambientales extremas u otro evento no planificado se considerará caso por caso. La asistencia de pilotaje y remolcador se puede organizar a través del Agente Marítimo con poca antelación (25 minutos).	Viento máximo para nudos detener las operaciones	25	Viento máximo para nudos desconectar las mangueras	25	Viento para desamarrar la embarcación	>35 nudos	Tormenta para detener millas operaciones de cargue y descargue	<19	Presión atmosférica mb detener operaciones de cargue y descargue	<1000	Condiciones de oleaje metros detener operaciones de cargue y descargue	1.0
Viento máximo para nudos detener las operaciones	25												
Viento máximo para nudos desconectar las mangueras	25												
Viento para desamarrar la embarcación	>35 nudos												
Tormenta para detener millas operaciones de cargue y descargue	<19												
Presión atmosférica mb detener operaciones de cargue y descargue	<1000												
Condiciones de oleaje metros detener operaciones de cargue y descargue	1.0												
Manejo de válvulas, tanques y bodegas del buque	Antes de llegar a la terminal, todas las válvulas exteriores conectadas a bunker y / o sistemas de aceite de carga deben sellarse y el número de sello registrarse en el libro de registro del buque. Se prohíbe la transferencia entre tanques de aceite o agua de lastre, el deslastrado o la descarga por la borda del agua de lavado, etc.												

EVALUACIÓN:

Se define como indicador para la evaluación:

Nº de actividades cumplidas/Nº actividades programadas para estas maniobras

Responsabilidades del operador de encargado de Chevron:

El operador de Chevron responsable del muelle está estacionado en el embarcadero y opera fuera de la oficina del muelle y es responsable de lo siguiente:

- Coordinar todas las actividades de transferencia con el buque y la terminal.
- Control del flujo inicial, volumen y drenaje final.
- Observar y monitorear el sistema de transferencia de carga, incluidas las mangueras de carga, el sistema de contención de derrames y la presión / temperatura de la carga.



Documento firmado digitalmente



Además, gestionará y garantizará que se lleven a cabo las siguientes tareas del muelle:

- Disposición, conexión y desconexión de mangueras de carga.
- Presencia continua en el muelle durante todas las fases del traslado.
- Radiocontrol y comunicación con el buque
- Servicio de limpieza dentro del área de transferencia.

Los operadores de la terminal están ubicados dentro del patio de tanques de la terminal y son responsables de garantizar visualmente la integridad del sistema y coordinar las actividades de la terminal con el operador en muelle.

5.1.5 y 5.1.6. Maniobra de reviro y fondeo.



Documento firmado digitalmente



MANIOBRAS DE REVIRO Y FONDEO.	
FECHA ELABORACION:	julio de 2021
FECHA PARA REVISION:	
AUTORES:	Supervisor de operaciones de la IP
REVISORES:	Comité de Operaciones (Gerente Terminal, supervisor de operaciones, especialista HES)
INTRODUCCION:	Con el cumplimiento de los procedimientos de este protocolo se evitarán posibles accidentes durante las operaciones de reviro y fondeo en las áreas definidas por la autoridad marítima, de acuerdo con la carta náutica COL 261. -En la operación tanto de reviro como de fondeo se debe contar con la asistencia de un remolcador de apoyo y del piloto practico, para las naves que transportan hidrocarburos. -En las maniobras de reviro y fondeo no interviene el personal de la IP, son responsabilidad del Capitán de la nave, asesorado por el piloto practico y con la asistencia de la tripulación de abordó
DEFINICION/ES:	-El procedimiento que se protocoliza corresponde a las maniobras de reviro y fondeo de las motonaves que transportan hidrocarburos y/o de las naves que reciben combustibles en la IP. -La prelación para las embarcaciones fondeadas se establecerá de acuerdo con el orden en que hayan llegado, dentro del mismo periodo de 12 horas, siempre y cuando hayan confirmado su arribo, solicitado servicios y presentado la documentación completa, y se encuentren declaradas en libre plática por parte de las autoridades. -La maniobra de fondeo y asignación del área para el efecto corresponde a la autoridad marítima. -Los operadores portuarios que prestan el servicio de remolcador deben dar cumplimiento a la Resolución 0138 de abril 29 de 2005 de Dimar.
OBJETIVOS:	<u>Generales</u> Dar facilidades a los operadores portuarios del terminal de la NSPZA S.A.- CARTAGENA, para el apoyo requerido por las naves que deben realizar maniobras de fondeo y/o reviro, evitando accidentes de personal y efectos de contaminación marina. <u>Específicos</u> -Seguridad Industrial. Verificar que el remolcador que asiste la maniobra de reviro y/o fondeo se encuentre autorizado por Dimar. -Seguridad Marítima. Dar cumplimiento a las recomendaciones PIANC y ROM en lo relacionado con los procedimientos de reviro y fondeo en el área marítima de

terminal	Cartagena se detendrán cuando ocurra alguna de las siguientes condiciones: Viento máximo para 25 nudos de tener las operaciones Viento máximo para 25 nudos desconectar las mangueras Viento para desamarrar la embarcación >35 nudos
----------	--



Documento firmado digitalmente



	Tormenta para detener cargue y descague <19 millas operaciones de Presión atmosférica <1000 mb detener operaciones de cargue y descargue Condiciones de oleaje 1.0 metros detener operaciones de cargue y descargue Si es necesario, las mangueras de carga se drenarán y desconectarán. Cualquier requisito para desocupar el amarre debido a condiciones ambientales extremas u otro evento no planificado se considerará caso por caso. La asistencia de pilotaje y remolcador se puede organizar a través del Agente Marítimo con poca antelación (25 minutos).
Manejo de válvulas, tanques y bodegas del buque	Antes de llegar a la terminal, todas las válvulas exteriores conectadas a bunker y / o sistemas de aceite de carga deben sellarse y el número de sello registrarse en el libro de registro del buque. Se prohíbe la transferencia entre tanques de aceite o agua de lastre, el deslastrado o la descarga por la borda del agua de lavado, etc.

Incendio, es uno de los eventos amenazantes de origen operacional, antrópico o natural, que podría presentarse en zona de bombas/zona de llenadero/ recibo de alcohol/ zona de tanques de combustible/ en zona de tanques de lubricantes y aditivos/ en oficinas/ en líneas de despacho a buque/ en centro de control de motores/ en muelle; para lo cual se tiene establecidas las siguientes medidas de intervención correctiva:

Medidas de intervención	Descripción de la medida
Sistema cerrado	En las zonas de bombas, se tiene instalado un sistema cerrado, con el cual se evita el goteo, derrame y/o emisión de vapores de los productos.
Motores antichispa	El sistema de bombeo implementado en el Terminal y el Puerto, cuenta con motores antichispa, los cuales, dada la fricción entre el producto y el motor, genera un bajo nivel calorífico, y así, reduce el riesgo de formación de chispas.
Sistema de alivio	En el sistema de bombeo, se tiene instalado un sistema de alivio mediante válvulas de control de presión y temperatura, cuya finalidad es controlar el máximo nivel de presión bien sea en la línea de la bomba o en alguna de las líneas de conexión. Éstas limitan el nivel de presión, manteniéndose cerrada durante los periodos de operación cuando la presión es menor que lo máximo permitido al circuito, sin embargo, se abre para permitir que parte o todo el fluido presurizado vaya a la zona de almacenamiento, si la presión se eleva a los niveles establecidos de operación.
Extintores	En las instalaciones del Terminal y el Puerto, se tienen distribuidos estratégicamente extintores tipo satélite y portátiles, que son revisados periódicamente con el propósito de garantizar y asegurar su funcionamiento en caso de emergencia.
Parada de emergencia	Se tiene instalados sistemas de control operativo, los cuales permiten realizar paradas de emergencia en los procesos de bombeo y almacenamiento de los productos.
Rociadores	En cada uno de los llenaderos y la zona de recibo de alcohol, se tienen instalados rociadores de agua y espuma, cuyas válvulas se abren en caso de materialización



	del evento.
Anillos de red de espuma y red de refrigeración	Cada una de los tanques de almacenamiento, tiene instalado en la parte superior dos anillos correspondientes a la red de espuma (líneas amarillas) y la red de refrigeración (líneas rojas). Los anillos de espuma son activados en el momento en que exista un potencial fuego en el tanque, en cuanto a los anillos de refrigeración, son activados para refrigerar los tanques colindantes al tanque incendiado.
Sistema monitor puesta a tierra	Es un equipo diseñado para supervisar y asegurar la correcta descarga a tierra de los carrotanques que cargan o descargan en el Terminal aquellos productos inflamables y/o combustible, cuya operación, es susceptible a acumular carga electrostática, que equivale a una fuente oculta de ignición. Una vez que el carrotanque es conectado a tierra por medio de la pinza, se inicia la puesta a tierra a través de una resistencia de alta impedancia, a los efectos de minimizar el riesgo de generar una chispa en el momento de poner a tierra el carrotanque.
Sistema contra incendios	El Terminal cuenta con un sistema contra incendios diseñado para la extinción de incendio en la zona de tanques, zonas de bombas, llenaderos, separador API y mediante línea en el área del Muelle, complementado con equipos de espuma se tiene dicho sistema instalado. El sistema contra incendios está compuesto por una red de espuma y una red de refrigeración. Red de Espuma: En el Terminal se cuenta con una red de espuma encargada de mezclar y distribuir el concentrado

5.2 Protocolo sobre el control del tránsito en el canal de navegación.

- Con el objeto de coordinar y programar el tráfico de embarcaciones, tanto buques como artefactos menores, por el canal de acceso se trabajará de manera mancomunada con las Autoridades Marítimas de la zona – Capitanía de Puerto de Cartagena – y representantes de las comunidades de pescadores del área de influencia de la IP, para trabajar en la concientización y medidas de control sobre los peligros a la navegación efecto de la actividad portuaria.

5.3 Protocolo de zarpe de emergencia (incendio, mal tiempo, terrorismo, etc.)

	mantener el UKC requerido. - Dentro de los límites de los puertos: mientras se navega, está anclado, junto a un muelle o amarrado a una terminal en un lugar protegido, el UKC mínimo requerido es el 1,5% de la manga moldeada de la embarcación, pero no menos de 2 pies (0,61 m). - No se aplican restricciones de corrientes de aire.
Piloto practico	El uso de un piloto Practico en Cartagena es obligatorio para todos los buques que llegan, transitan y navegan desde el fondeadero o el Muelle Transpetrol hasta el Muelle de Chevron.
Requisitos mínimos de amarre	El Capitán se asegurará de que los barcos a lo largo de los atracaderos de Chevron estén asegurados con el número mínimo de líneas de amarre y el diseño que se indica a continuación: - Las líneas de amarre deberán estar aseguradas a cabrestantes autoestibables, bitas de amarre o bolardos a bordo. - Se permiten líneas de amarre sintéticas. - No se permiten líneas de amarre de alambre. - No se permite el amarre mixto. - Se mantendrá la guardia de amarre para asegurar que los amarres estén debidamente atendidos.



Documento firmado digitalmente



Política de lastrado	El deslastrado está permitido al mismo tiempo que la carga. Siempre se debe mantener el calado, el asiento y la estabilidad, de modo que, en caso de emergencia, el buque siempre pueda salir al mar de manera segura.												
Limites operativos del terminal	Las operaciones de carga en el Chevron Terminal Cartagena se detendrán cuando ocurra alguna de las siguientes condiciones: <table><tr><td>Viento máximo para operaciones</td><td>25 nudos detener las</td></tr><tr><td>Viento máximo para las mangueras</td><td>25 nudos desconectar</td></tr><tr><td>Viento para desamarrar la embarcación</td><td>>35 nudos</td></tr><tr><td>Tormenta para detener cargue y descague</td><td><19 millas operaciones de</td></tr><tr><td>Presión atmosférica operaciones de cargue y descargue</td><td><1000 mb detener</td></tr><tr><td>Condiciones de oleaje operaciones de cargue y descargue</td><td>1.0 metros detener</td></tr></table> Si es necesario, las mangueras de carga se drenarán y desconectarán. Cualquier requisito para desocupar el amarre debido a condiciones ambientales extremas u otro evento no planificado se considerará caso por caso. La asistencia de pilotaje y remolcador se puede organizar a través del Agente Marítimo con poca antelación (25 minutos).	Viento máximo para operaciones	25 nudos detener las	Viento máximo para las mangueras	25 nudos desconectar	Viento para desamarrar la embarcación	>35 nudos	Tormenta para detener cargue y descague	<19 millas operaciones de	Presión atmosférica operaciones de cargue y descargue	<1000 mb detener	Condiciones de oleaje operaciones de cargue y descargue	1.0 metros detener
Viento máximo para operaciones	25 nudos detener las												
Viento máximo para las mangueras	25 nudos desconectar												
Viento para desamarrar la embarcación	>35 nudos												
Tormenta para detener cargue y descague	<19 millas operaciones de												
Presión atmosférica operaciones de cargue y descargue	<1000 mb detener												
Condiciones de oleaje operaciones de cargue y descargue	1.0 metros detener												
Manejo de válvulas, tanques y bodegas del buque	Antes de llegar a la terminal, todas las válvulas exteriores conectadas a bunker y / o sistemas de aceite de carga deben sellarse y el número de sello registrarse en el libro de registro del buque. Se prohíbe la transferencia entre tanques de aceite o agua de lastre, el deslastrado o la descarga por la borda del agua de lavado, etc.												

- Cuando existan pronósticos de mal tiempo, los capitanes y tripulación de los buques fondeados, deben permanecer abordo, alistar la segunda ancla para fondear, izar escalas y alistar las máquinas para zarpar si es necesario.
- Por situaciones de seguridad de orden público y/o terrorismo, la autoridad marítima ordenará el zarpe de emergencia, asignando un área de fondeo cuando la nave se encuentre atracada en el muelle u ordenando el abandono del puerto.
- El Terminal cuenta con un sistema de alarma general que emite una señal en caso de la materialización de una emergencia. Los detonadores de esta se encuentran alrededor del Terminal, como primera medida se debe evacuar hacia los puntos de encuentro determinados en la ruta de evacuación.
- En condiciones de incendio se aplicarán las instrucciones indicadas en el numeral 5.3 del presente capítulo.
- Para evitar condiciones de zarpe de emergencia, se determinan las siguientes

recomendaciones, además de las condiciones a las que podría o no operar el terminal, por lo tanto, se debe tener en cuenta lo siguiente:

Medida	Descripción
Cero reparaciones	No se permiten reparaciones que afecten la capacidad de la embarcación para realizar operaciones de carga / lastrado de manera segura ni que limiten la capacidad de la embarcación para navegar de manera segura al mar con poca antelación sin el permiso por escrito del Gerente de la Terminal.
Aseguramiento de canal de acceso y calado en muelle	Los programas de dragado de la Autoridad Portuaria mantienen las profundidades del agua. La profundidad del canal para el acceso a Chevron Terminal Cartagena es de 7 metros. El capitán del buque se asegurará de que se apliquen las tolerancias aplicables a los factores dinámicos utilizando la información de profundidad más reciente disponible. Política de Chevron UKC: • Canales y accesos a puertos: el UKC mínimo requerido es el 1,5% de la manga moldeada de la embarcación, pero no menos de 2 pies (0,61 m). Al transitar por canales dragados o pasar sobre barras, los barcos pueden usar la altura de la marea y cronometrar los tránsitos de manera apropiada para



Documento firmado digitalmente





Para los eventos amenazantes de origen natural y antrópico se establecen las siguientes medidas de intervención:

Evento	Medidas de intervención	Descripción
Aplicable ante la ocurrencia de eventos de origen natural	Procedimiento de operaciones estándar	Se tiene definido un Procedimiento de Operaciones Estándar específico que detalla los procedimientos para el personal en caso de la materialización de eventos de origen natural (Huracán, Lluvias Fuertes, Terremoto o Tsunami).
Sismo	Actividades de inspección	Son realizadas actividades de verificación e inspección visual de las estructuras periódicamente, en busca de grietas, fisuras u otros que evidencien la necesidad de realizar intervenciones en el estado físico de la estructura. Por otro lado, de manera rutinaria son realizadas inspecciones a las vigas y pilotes del muelle según el Procedimiento de Inspección establecido, y conforme a sus hallazgos, son realizadas actividades de mantenimiento y reparación. De igual forma a las líneas de flujo que conducen los combustibles desde el Terminal hacia el Puerto, son realizados procedimientos de inspección de sostenimiento.
	Construcción sismorresistente	La construcción de las nuevas oficinas del Terminal, con base a la realización de un estudio antisísmico, cuentan con tecnología antisísmica.
Tsunami	Alertas CIOH	Se tienen un constante seguimiento del sistema de observación y pronóstico de fenómenos de origen marino, del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH).



Documento firmado digitalmente



Evento	Medidas de intervención	Descripción
Aplicable ante la ocurrencia de eventos de origen natural	Procedimiento de operaciones estándar	Se tiene definido un Procedimiento de Operaciones Estándar específico que detalla los procedimientos para el personal en caso de la materialización de eventos de origen natural (Huracán, Lluvias Fuertes, Terremoto o Tsunami).
Sismo	Actividades de inspección	Son realizadas actividades de verificación e inspección visual de las estructura periódicamente, en busca de grietas, fisuras u otros que evidencien la necesidad de realizar intervenciones en el estado físico de la estructura. Por otro lado, de manera rutinaria son realizadas inspecciones a las vigas y pilotes del muelle según el Procedimiento de Inspección establecido, y conforme a sus hallazgos, son realizadas actividades de mantenimiento y reparación. De igual forma a las líneas de flujo que conducen los combustibles desde el Terminal hacia el Puerto, son realizados procedimientos de inspección de sostenimiento.
	Construcción sismorresistente	La construcción de las nuevas oficinas del Terminal, con base a la realización de un estudio antisísmico, cuentan con tecnología antisísmica.
Tsunami	Alertas CIOH	Se tienen un constante seguimiento del sistema de observación y pronóstico de fenómenos de origen marino, del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH).



Documento firmado digitalmente



Atentados Terroristas Sabotaje Extorsión Paro de trabajadores/Paro de Comunidades Materialización de Eventos Amenazantes desde instalaciones de terceros	Código PBIP	La Compañía propende por el cumplimiento efectivo del Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias, en el cual se establecen las medidas de seguridad marítima a bordo de las naves y en las instalaciones de interfasebuque/puerto. La Instalación Portuaria cuenta con un Plan de Protección aprobados por la Dimar, el cual es revisado anualmente por medio de auditorías internas para luego ser revalidado por la autoridad, mediante auditorías externas. La instalación cuenta con un OPIP principal el cual es gerente del terminal avalado por la Dimar y se cuenta con un cronograma de ejercicios, prácticas y capacitaciones de protección. Se tienen evaluados todos los riesgos y estipuladas medidas para minimizar, controlar y mitigar los mismos, teniendo en cuenta los diferentes escenarios y niveles de protección administrados por la autoridad marítima.
	Comunicación Efectiva	La instalación Portuaria mantiene constante comunicación con DIMAR, Guardacostas y Policía. Por otro lado, son realizadas periódicamente reuniones de comunicación abierta con el Sindicato y la Compañía. En cuanto a la comunicación con las comunidades, el Gerente de Operaciones del Terminal atiende solicitudes y mantiene permanente comunicación con las comunidades y transmite al área de comunidades en Bogotá, lo que requiere atención o apoyo por parte de esta área.
	Centro de Control	En asociación y apoyo a las operaciones que son realizadas en el Terminal, la unidad de seguridad se encuentra conectada con el Centro de Control del Complejo de Chevron en Puente Aranda-Bogotá.
	Cerramiento	Cerramiento perimetral para restricción de ingreso o acceso a las instalaciones del Terminal de personal no autorizado.
	Control de Ingreso y Salida	El terminal cuenta con una portería principal de acceso, donde son realizados permanentes controles de ingreso y salida de visitantes, conductores y personal.



5.4 Protocolo para apertura de bodegas.

- De acuerdo con la especialidad del puerto en manejo de gráneles líquidos, no es aplicable los procedimientos para apertura de bodegas, esta actividad no se realiza.

5.5 Protocolo para el establecimiento de rendimiento de las naves y pérdida del derecho a muelle

- La IP puede disponer el desatraque de una nave cuando las labores de cargue o descargue de una embarcación, afecten el normal desarrollo de las operaciones del terminal, por bajo rendimiento imputable a la embarcación, operadores o a sus representantes o cuando no utilicen durante la operación los horarios y recursos asignados, la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, presentará notificación de desatraque a la agencia de la motonave.

- La **NSPZA S.A.-CARTAGENA** define como rendimientos aceptables operativos, para las actividades de cargue y descargue de hidrocarburos y sus derivados, en el terminal marítimo de Cartagena, los siguientes:

Durante operaciones de cargue a motonaves y artefactos navales, la rata de transferencia de productos desde tierra es aproximadamente de:

Marine diesel,	40.000 gls/Hr
Gasolina	22.000 gls/Hr
Diesel	22.000 gls/Hr
JET A-1	22.000 gls/Hr

- Para las operaciones de cargue de naves o artefactos navales, la IP utilizará los sistemas propios de bombeo desde tierra a buque, por lo cual se ha establecido en el manual interno de operaciones, los rendimientos aceptables para los diferentes tipos de productos.
- Para las operaciones de descarga desde motonaves o artefactos navales, los agentes marítimos y los operadores portuarios definirán en cada caso, los rendimientos de las naves que se van descargar, como referencia para la aplicación de medidas, durante el periodo de descarga.
- Las embarcaciones pierden el derecho al muelle cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a las normas y términos dispuestos en el presente Reglamento y Manual de Procedimientos; se pierde el derecho por falta de garantías en el suministro de equipos abordó para la realización de las operaciones de cargue o descargue y por razones de seguridad o de orden público.
- Las motonaves pierden el derecho al muelle cuando las autoridades sanitarias detecten en las embarcaciones tripulantes con enfermedades infectocontagiosas.

5.6 Protocolo de evacuación directa de cargas.

- Los gráneles líquidos se descargan directamente del buque a los tanques de almacenamiento en tierra, a través de mangueras que se conectan al sistema de manifold y de aquí por sistemas de tuberías metálicas.



- La tripulación del buque con la pluma de abordó maniobra las mangueras de caucho para conectarlas al manifold sobre cubierta, verificando que el empalme quede perfectamente sellado para evitar fugas de combustibles cuando se aplique la presión de bombeo al sistema.
- El personal de operaciones de la IP supervisa el empalme de las mangueras con el manifold del muelle, previendo una conexión sellada, sin fugas de los líquidos.
- Tanto abordó como en tierra, la tripulación del buque y los operadores de la IP, alistan y tienen a la mano todos los elementos que se requieran en caso de presentarse escapes de los gráneles líquidos que se estén transfiriendo.
- Antes de iniciar el bombeo de las cargas se hace verificación del sistema de comunicaciones, mediante el cual se anuncia el inicio y el pare de la operación.
- La actividad debe cumplir con las fichas de manejo ambiental PM-PMA-1 Control de Pérdidas de Contención de Producto en el Muelle de manera que se prevenga una situación que pueda afectar el recurso agua o suelo, también el programa PM-PMA-5 Conservación del suelo, además de ello el programa PM- PMA-3 Manejo de Residuos Peligrosos en el Muelle, que busca garantizar que los residuos que hayan sido generados dentro de la operación del puerto marítimo como resultado normal de la labor o a causa de la atención de un emergencia, sean entregados y gestionados correctamente por el terminal de combustible ante un gestor autorizado.

La actividad debe ser realizada teniendo en cuenta las medidas de seguridad establecidas en el Plan de Gestión del Riesgo de Desastres del Puerto marítimo y del Terminal de Combustible, así:

Medida		Descripción	
Cero reparaciones		No se permiten reparaciones que afecten la capacidad de la embarcación para realizar operaciones de carga / lastrado de manera segura ni que limiten la capacidad de la embarcación para navegar de manera segura al mar con poca antelación sin el permiso por escrito del Gerente de la Terminal.	
Piloto practico		El uso de un piloto Practico en Cartagena es obligatorio para todos los buques que llegan, transitan y navegan desde el fondeadero o el Muelle Transpetrol hasta el Muelle de Chevron.	
Politica de lastrado		El deslastrado está permitido al mismo tiempo que la carga. Siempre se debe mantener el calado, el asiento y la estabilidad, de modo que, en caso de emergencia, el buque siempre pueda salir al mar de manera segura.	
Limites operativos del terminal		Las operaciones de carga en el Chevron Terminal Cartagena se detendrán cuando ocurra alguna de las siguientes condiciones:	
		Viento máximo para detener las operaciones	25 nudos

	Viento máximo para desconectar las mangueras	25 nudos
	Viento para desamarrar la embarcación	>35 nudos
	Tormenta para detener operaciones de cargue y descarga	<19 millas
	Presión atmosférica para detener operaciones de cargue y descargue	<1000 mm
	Condiciones de oleaje para detener operaciones de cargue y descargue	1.0 metros
Si es necesario, las mangueras de carga se drenarán y desconectarán.		
Cualquier requisito para desocupar el amarre debido a condiciones ambientales extremas u otro evento no planificado se considerará caso por caso. La asistencia de pilotaje y remolcador se puede organizar a través del Agente Marítimo con poca antelación (25 minutos).		
Manejo de válvulas, tanques y bodegas del buque	Antes de llegar a la terminal, todas las válvulas exteriores conectadas a bunker y / o sistemas de aceite de carga deben sellarse y el número de sello registrarse en el libro de registro del buque.	
	Se prohíbe la transferencia entre tanques de aceite o agua de lastre, el deslastrado o la descarga por la borda del agua de lavado, etc.	

Ante la ocurrencia de un evento de origen operacional como lo puede ser un derrame durante la entrega directa de carga, se debe tener en cuenta las medidas de intervención  prospectiva con el fin de minimizar la probabilidad de ocurrencia, así:





Documento firmado digitalmente



Medidas de intervención	Descripción de la medida
Red de manejo de drenajes	El Terminal tiene instalado un sistema de rejillas interconectadas y divididas en diferentes secciones que permiten canalizar y direccionar las aguas lluvias y líquidos que puedan perder su contención. Dicho sistema se encuentra constituido por rejillas perimetrales, cajas de contención, trampas de grasa, sistemas de bombeo y un separador API. En el llenadero principal cuenta con un sistema de canaletas, tiene una capacidad de retención aproximada de un volumen de 7,7 m3. El llenadero auxiliar cuenta con un sistema de
	rejillas que drenan hacia una caja de inspección, y por último, el llenadero de Jet A-1, cuenta con un sistema de canaletas con capacidad de retención aproximada de 1,12 m3.
Sistema de válvulas de la red de manejo de drenajes	El drenaje proveniente de los tres llenaderos son conducidos mediante tuberías hacia una primera caja de contención, con capacidad de contención de 0,5 m3. Dentro de ésta, se tienen instalado un sistema de válvulas que dependiendo su apertura da paso al producto derramado o a las aguas lluvias. La válvula A conduce el producto derramado a una segunda caja de contención con la misma capacidad de almacenamiento que la primera, sin embargo, ésta se encuentra conectada a un tanque de almacenamiento subterráneo de 3000 gls de capacidad (representa la capacidad máxima de un compartimiento de un carro tanque, que sería el escenario más crítico probable), y para la extracción del producto se hace mediante el uso de una bomba neumática. La válvula B, permite el paso de las aguas lluvias provenientes de los canales del llenadero. En los recintos de almacenamiento, existe instalada una válvula de paso que por pendiente del 1% drena sus aguas atravesando trampas de grasas y conducidas finalmente al separador API.
Sistema cerrado	En las zonas de bombas, se tiene instalado un sistema cerrado, con el cual se evita el goteo, derrame y/o cualquier pérdida de contención de los productos.
Sistema de alivio	En el sistema de bombeo, se tiene instalado un sistema de alivio mediante válvulas de control de presión y temperatura, cuya finalidad es controlar el máximo nivel de presión bien sea en la línea de la bomba o en alguna de las líneas de conexión. Éstas limitan el nivel de presión, manteniéndose cerrada durante los periodos de operación cuando la presión es menor que lo máximo permitido al circuito; sin embargo, si la presión se eleva a los niveles establecidos de operación, esta se abre permitiendo que parte o todo el fluido presurizado se dirija a la zona de almacenamiento.



Documento firmado digitalmente



	correcta disposición.
Dispositivos de parada de emergencia	Distribuidos estratégicamente se tienen dispositivos que permiten realizar paradas de emergencia en los procesos de recibo, bombeo, almacenamiento y despacho de productos. De igual forma la zona del muelle cuenta con una parada de emergencia que permite el apagado de bombas de manera inmediata cuando sea requerido.
Equipos e insumos para control de derrames	Ubicados estratégicamente en áreas de particular interés se encuentran kits ambientales para el control de derrames dotados de material absorbente, palas, barreras oleofílicas, trajes tyvek, encapsulantes, entre otros. Por otro lado, se tiene un contenedor para el almacenamiento de equipos específicos para atender derrames en la Bahía y a su vez se cuenta con una lancha, con la cual se apoyarían dichas labores.
Procedimientos operativos normalizados	Se tienen definidos Procedimientos Operativos Normalizados para la ejecución de acciones particulares para los escenarios por: Derrame en área de tanques, Derrame en el Llenadero y Derrame en Muelle.
Mantenimientos correctivos	Se realizan mantenimientos correctivos cuando un equipo presenta una falla potencial (sin perder su función) o genera que el equipo opere en condiciones deficientes o inseguras. La prioridad con la que se debe intervenir el equipo es establecida de acuerdo a la afectación que pueda causar, a la seguridad de las personas y la eficiencia de los procesos.

5.7 Protocolo para la inspección simultanea de mercancías.

- Esta actividad no es aplicable en la operación del terminal.

5.8 Protocolo de inspección intrusiva y no intrusiva de cargas.

- Se manejan gráneles líquidos por lo cual esta actividad no se realiza.

5.9 Protocolo para descargue con lluvia.

- No existe limitaciones para el cargue y descargue de buques cuando se presentan lluvias, a menos que se presenten tormentas eléctricas o vientos superiores a 25 nudos, condición que hace que se cierren las operaciones portuarias en el Terminal.

5.10 Protocolo para el manejo de equipajes en naves de pasajeros.

- En la NSPZA S.A.-CARTAGENA, no se reciben naves de pasajeros.

5.11 Protocolo de almacenamiento descubierto.

- No aplica porque, los sistemas de almacenamientos son en tanques metálicos.

5.12 Protocolo de operaciones en fondeo.

- Este tipo de operación no se realiza en la IP.

5.13 Protocolo para la entrega de la carga.

Sin perjuicio de las disposiciones legales establecidas en el Código de Comercio aplicables al contrato de transporte por vía marítima, así como a la normatividad internacional aplicable y a los respectivos contratos de transporte suscritos entre los usuarios y/o prestadores de servicios y la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, se tendrán además en cuenta las siguientes, para el recibo y entrega de las cargas.

- Durante el descargue y/o cargue de hidrocarburos y sus derivados, los productos deben ser entregados al Terminal por el Capitán de la nave y por la Agencia respectiva, una vez se ha verificado el estado y las características de los productos de acuerdo con los parámetros de calidad establecidos por las normas técnicas para el efecto.
- -Los operadores del Terminal son responsables de no permitir escapes ni derrames desde el muelle y de avisar a la tripulación de la embarcación en caso de encontrar escapes provenientes de la misma.
- -Durante la operación de cargue de un tanquero o de un artefacto naval, la responsabilidad sobre la carga (hidrocarburos) es de la IP hasta el momento en que la carga pasa por el múltiple de recibo del tanquero y/o artefacto naval; desde este momento la responsabilidad de la carga recae sobre el capitán de la nave o el transportador.

Para el caso de las cargas recibidas vía marítima, estas serán entregadas en las mismas condiciones en que fueron recibidas por el Operador Portuario, al propietario o consignatario de la carga, por mandato del conocimiento de embarque o a su representante legal, previo cumplimiento de las formalidades y presentación de la documentación Aduanera.

- En la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, las cargas que se manejan son gránulos líquidos, los cuales permanecen almacenados en tanques y las entregas se hacen por vía terrestre de acuerdo con contratos que se tienen establecidos con las estaciones de combustibles y otros usuarios.
- La actividad de entrega de carga debe ser realizada teniendo en cuenta las medidas de seguridad establecidas en el Plan de Gestión del Riesgo de Desastres del Puerto marítimo y del Terminal de Combustible, así:

Medida	Descripción
Cero reparaciones	No se permiten reparaciones que afecten la capacidad de la embarcación para realizar operaciones de carga / lastrado de manera segura ni que limiten la capacidad de la embarcación para navegar de manera segura al mar con poca antelación sin el permiso por escrito del Gerente de la Terminal.
Piloto practico	El uso de un piloto Practico en Cartagena es obligatorio para todos los buques que llegan, transitan y navegan desde el fondeadero o el Muelle Transpetrol hasta el Muelle de

	Chevron.	
Política de lastrado	El deslastrado está permitido al mismo tiempo que la carga. Siempre se debe mantener el calado, el asiento y la estabilidad, de modo que, en caso de emergencia, el buque siempre pueda salir al mar de manera segura.	
Limites operativos del terminal	Las operaciones de carga en el Chevron Terminal Cartagena se detendrán cuando ocurra alguna de las siguientes condiciones:	
	Viento máximo para detener las operaciones	25 nudos
	Viento máximo para desconectar las mangueras	25 nudos
	Viento para desamarrar la embarcación	>35 nudos
	Tormenta para detener operaciones de cargue y descargue	<19 millas
	Presión atmosférica detener operaciones de cargue y descargue	<1000 mb
	Condiciones de oleaje detener operaciones de cargue y descargue	1.0 metros
	Si es necesario, las mangueras de carga se drenarán y desconectarán.	
	Cualquier requisito para desocupar el amarre debido a condiciones ambientales extremas u otro evento no planificado se considerará	



Documento firmado digitalmente



	caso por caso. La asistencia de pilotaje y remolcador se puede organizar a través del Agente Marítimo con poca antelación (25 minutos).
Manejo de válvulas, tanques y bodegas del buque	Antes de llegar a la terminal, todas las válvulas exteriores conectadas a bunker y / o sistemas de aceite de carga deben sellarse y el número de sello registrarse en el libro de registro del buque. Se prohíbe la transferencia entre tanques de aceite o agua de lastre, el deslastrado o la descarga por la borda del agua de lavado, etc.

Ante la ocurrencia de un evento de origen operacional como lo puede ser un derrame durante la entrega de cargas, se debe tener en cuenta las medidas de intervención prospectiva con el fin de minimizar la probabilidad de ocurrencia, así:

Medidas de intervención	Descripción de la medida
Red de manejo de drenajes	El Terminal tiene instalado un sistema de rejillas interconectadas y divididas en diferentes secciones que permiten canalizar y direccionar las aguas lluvias y líquidos que puedan perder su contención. Dicho sistema se encuentra constituido por rejillas perimetrales, cajas de contención, trampas de grasa, sistemas de bombeo y un separador API. En el llenadero principal cuenta con un sistema de canaletas, tiene una capacidad de retención aproximada de un volumen de 7,7 m3. El llenadero auxiliar cuenta con un sistema de rejillas que drenan hacia una caja de inspección, y, por último, el llenadero de Jet A-1, cuenta con un sistema de canaletas con capacidad de retención aproximada de 1,12 m3.
Sistema de válvulas de la red de manejo de drenajes	El drenaje proveniente de los tres llenaderos son conducidos mediante tuberías hacia una primera caja de contención, con capacidad de contención de 0,5 m3. Dentro de ésta, se tienen instalado un sistema de válvulas que dependiendo su apertura da paso al producto derramado o a las aguas lluvias. La válvula A conduce el producto derramado a una segunda caja de contención con la misma capacidad de almacenamiento que la primera, sin embargo, ésta se encuentra conectada a un



Documento firmado digitalmente



	tanque de almacenamiento subterráneo de 3000 gls de capacidad (representa la capacidad máxima de un compartimiento de un carrotanque, que sería el escenario más crítico probable), y para la extracción del producto se hace mediante el uso de una bomba neumática. La válvula B, permite el paso de las aguas lluvias provenientes de los canales del llenadero. En los recintos de almacenamiento, existe instalada una válvula de paso que por pendiente del 1% drena sus aguas atravesando trampas de grasas y conducidas finalmente al separador API.
Sistema cerrado	En las zonas de bombas, se tiene instalado un sistema cerrado, con el cual se evita el goteo, derrame y/o cualquier pérdida de contención de los productos.
Sistema de alivio	En el sistema de bombeo, se tiene instalado un sistema de alivio mediante válvulas de control de presión y temperatura, cuya finalidad es controlar el máximo nivel de presión bien sea en la línea de la bomba o en alguna de las líneas de conexión. Éstas limitan el nivel de presión, manteniéndose cerrada durante los periodos de operación cuando la presión es menor que lo máximo permitido al circuito; sin embargo, si la presión se eleva a los niveles establecidos de operación, esta se abre permitiendo que parte o todo el fluido presurizado se direcciones la zona de almacenamiento. Por otro lado, en las líneas de flujo internas, a la entrada y salida de los tanques de almacenamiento y las líneas de flujo que conducen los combustibles hacia el muelle; el sistema de alivio es usado para mitigar y/o contrarrestar fenómenos de expansiones térmicas liberando la presión hacia los tanques de almacenamiento.
Pasadores y acoples	Durante el proceso de descargue de alcohol, se cuenta con un sistema de pasadores y acoples rápidos con orejas como medida de seguridad, que evitan el goteo y derrame del producto.
Válvulas de paso en diques de contención	Los recintos de los tanques de almacenamiento disponen de una válvula de drenaje que permanecen cerradas, lo cual permite contener y recolectar el producto en caso de pérdida de contención.
Válvulas de bloqueo	En las zonas de llenaderos, se tienen instaladas válvulas automáticas de bloqueo, que, ante la detección de una emergencia, la válvula detiene el flujo del combustible.
Válvulas car- sealed	El sistema de Car-Seal evita que el personal no



Documento firmado digitalmente



	autorizado o competente, opere las válvulas de forma manual y así generar una emergencia. Básicamente son candados especiales que restringen el accionamiento de las válvulas o bombas.
Estructuras de retención hidráulica	Los tanques de almacenamiento se encuentran ubicados dentro de diques de contención perimetral con capacidad de retener un volumen equivalente al 110% de la capacidad del tanque con mayor volumen. Este es un sistema de paredes en concreto y ladrillo vibrado. Así mismo cada una de las zonas de bombas constan de diques de contención de derrames que permiten la contención de cualquier pérdida del producto, y adicionalmente un sistema de rejillas. El muelle se encuentra rodeado de un dique de contención que permite asegurar la contención temporal de cualquier fuga de combustible que se pueda presentar en el muelle.
Separador API	Como punto de control interno, el Terminal cuenta con un separador API a la salida de sus instalaciones, donde son recolectadas las aguas provenientes del sistema de drenaje, en donde se separan las aguas aceitosas de las aguas lluvias En caso de la materialización de un evento de derrame, las aguas se dirigen por medio de un canal al separador en donde serán contenidas para su posterior tratamiento y correcta disposición.
Dispositivos de parada de emergencia	Distribuidos estratégicamente se tienen dispositivos que permiten realizar paradas de emergencia en los procesos de recibo, bombeo, almacenamiento y despacho de productos. De igual forma la zona del muelle cuenta con una parada de emergencia que permite el apagado de bombas de manera inmediata cuando sea requerido.
Equipos e insumos para control de derrames	Ubicados estratégicamente en áreas de particular interés se encuentran kits ambientales para el control de derrames dotados de material absorbente, palas, barreras oleofílicas, trajes tyveck, encapsulantes, entre otros. Por otro lado, se tiene un contenedor para el almacenamiento de equipos específicos para atender derrames en la Bahía y a su vez se cuenta con una lancha, con la cual se apoyarían dichas labores.
Procedimientos operativos normalizados	Se tienen definidos Procedimientos Operativos Normalizados para la ejecución de acciones particulares para los escenarios por: Derrame



	en área de tanques, Derrame en el Llenadero y Derrame en Muelle.
Mantenimientos correctivos	Se realizan mantenimientos correctivos cuando un equipo presenta una falla potencial (sin perder su función) o genera que el equipo opere en condiciones deficientes o inseguras. La prioridad con la que se debe intervenir el equipo es establecida de acuerdo a la afectación que pueda causar, a la seguridad de las personas y la eficiencia de los procesos.

Además, se debe seguir los procedimientos y protocolos establecidos en los numerales previo a este, para garantizar éxito en la actividad.

5.14 Protocolo para el manejo de cargas contaminadas.

-BASC ha definido que la contaminación que puede afectar una carga es el flagelo del narcotráfico, que es uno de los más importantes; además de los polizones que se van en los contenedores, el tráfico de dinero no declarado, tráfico de personas,

mercancías, entre otros.

-De acuerdo con las características del modo de operación del terminal, no se manejan contenedores, las cargas son gráneles líquidos, los cuales al ser desembarcados pasan por tuberías a tanques de almacenamiento, de donde son distribuidos por vía terrestre en carrotanques para los diferentes usuarios. Las características y modo de manejo de las cargas no permiten su contaminación.

5.15 Protocolo sobre cargas objetables.

- Al arribo de la motonave a la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, se embarcan el funcionario encargado de la toma de muestras de la IP, un representante de la agencia responsable de la nave y en presencia del Capitán del buque o de un tripulante asignado para el efecto, se procede a la toma de muestras de los diferentes tanques del buque para su análisis en el laboratorio de la IP.
- La carga se define como Objetables para este terminal de gráneles líquidos, cuando los resultados del análisis de laboratorio al arribo de la motonave a la IP, no registra las características físico químicas estipuladas en el despacho del puerto de origen.
- Cuando una carga es objetable no se recibe en el Terminal y la motonave debe regresar con dichos productos, dándose por terminado el presente protocolo.

5.16 Protocolo para la remoción de cargas objetables.

- En el caso de la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, no se ejecuta la remoción de las cargas objetables, estas no se reciben en ninguna circunstancia y son devueltas en el mismo buque, después de verificadas sus características que permiten clasificarla como objetable.

5.17 Protocolo para manejo de cargas para otros puertos, cargas en tránsito.

- De acuerdo con la modalidad de operación establecida en el contrato de concesión portuaria, en la IP no se reciben cargas para otros puertos.

5.18 Protocolo para el rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua

- En el caso de los gráneles líquidos que se manejan (Hidrocarburos y sus derivados) y en el evento de generarse escapes al agua, se pasaría a un incidente de derrame de hidrocarburos, para lo cual se activaría el Plan de Gestión del Riesgo y Desastres del Puerto Marítimo y Terminal de Combustible.

para la contención y recuperación por derrames de combustible. La terminal cuenta con 200 m de barrera para contención por derrames.

- En el caso de caída de objetos que por sus dimensiones generen limitaciones o afecten la profundidad del área de atraque o del área de maniobras para las operaciones marinas, se procede a ordenar una inspección y rescate con personal de buzos, previa autorización de la autoridad marítima, con el fin de dejar el área en condiciones de seguridad para las operaciones portuarias.

Otro evento amenazante de origen operacional o antrópico que se ha identificado es un derrame en llenadero/casa de bombas/en zona de descargue de alcohol/en zona de tanques/recibo base lubricantes y aditivos/ de combustible en mar, para lo cual se tiene establecidas las siguientes medidas de intervención:

Medidas de intervención	Descripción de la medida
Red de manejo de drenajes	El Terminal tiene instalado un sistema de rejillas interconectadas y divididas en diferentes secciones que permiten canalizar y direccionar las aguas lluvias y líquidos que puedan perder su contención. Dicho sistema se encuentra constituido por rejillas perimetrales, cajas de contención, trampas de grasa, sistemas de bombeo y un separador API. En el llenadero principal cuenta con un sistema de canaletas, tiene una capacidad de retención aproximada de un volumen de 7,7 m3. El llenadero auxiliar cuenta con un sistema de rejillas que drenan hacia una caja de inspección, y por último, el llenadero de Jet A-1, cuenta con un sistema de canaletas con capacidad de retención aproximada de 1,12 m3.
Sistema de válvulas de la red de manejo de drenajes	El drenaje proveniente de los tres llenaderos son conducidos mediante tuberías hacia una primera caja de contención, con capacidad de contención de 0,5 m3. Dentro de ésta, se tienen instalado un sistema de válvulas que dependiendo su apertura da paso al producto derramado o a las aguas lluvias.
	La válvula A conduce el producto derramado a



Documento firmado digitalmente



	una segunda caja de contención con la misma capacidad de almacenamiento que la primera, sin embargo, ésta se encuentra conectada a un tanque de almacenamiento subterráneo de 3000 gls de capacidad (representa la capacidad máxima de un compartimiento de un carrotanque, que sería el escenario más crítico probable), y para la extracción del producto se hace mediante el uso de una bomba neumática. La válvula B, permite el paso de las aguas lluvias provenientes de los canales del llenadero. En los recintos de almacenamiento, existe instalada una válvula de paso que por pendiente del 1% drena sus aguas atravesando trampas de grasas y conducidas finalmente al separador API.
Sistema cerrado	En las zonas de bombas, se tiene instalado un sistema cerrado, con el cual se evita el goteo, derrame y/o cualquier pérdida de contención de los productos.
Sistema de alivio	En el sistema de bombeo, se tiene instalado un sistema de alivio mediante válvulas de control de presión y temperatura, cuya finalidad es controlar el máximo nivel de presión bien sea en la línea de la bomba o en alguna de las líneas de conexión. Éstas limitan el nivel de presión, manteniéndose cerrada durante los periodos de operación cuando la presión es menor que lo máximo permitido al circuito; sin embargo, si la presión se eleva a los niveles establecidos de operacion , esta se abre permitiendo que parte o todo el fluido presurizado se direcciones la zona de almacenamiento. Por otro lado, en las líneas de flujo internas, a la entrada y salida de los tanques de almacenamiento y las líneas de flujo que conducen los combustibles hacia el muelle; el sistema de alivio es usado para mitigar y/o contrarrestar fenómenos de expansiones térmicas liberando la presión hacia los tanques de almacenamiento.
Pasadores y acoples	Durante el proceso de descargue de alcohol, se cuenta con un sistema de pasadores y acoples rápidos con orejas como medida de seguridad, que evitan el goteo y derrame del producto.
Válvulas de paso en diques de contención	Los recintos de los tanques de almacenamiento disponen de una válvula de drenaje que permanecen cerradas, lo cual permite contener y
	recolectar el producto en caso de pérdida de contención.
Válvulas de bloqueo	En las zonas de llenaderos, se tienen instaladas válvulas automáticas de bloqueo, que, ante la detección de una emergencia, la válvula detiene el flujo del combustible.



Documento firmado digitalmente



Valvulas car- sealed	El sistema de Car-Seal evita que el personal no autorizado o competente, opere las válvulas de forma manual y así generar una emergencia. Básicamente son candados especiales que restringen el accionamiento de las válvulas o bombas.
Estructuras de retención hidráulica	Los tanques de almacenamiento se encuentran ubicados dentro de diques de contención perimetral con capacidad de retener un volumen equivalente al 110% de la capacidad del tanque con mayor volumen. Este es un sistema de paredes en concreto y ladrillo vibrado. Así mismo cada una de las zonas de bombas constan de diques de contención de derrames que permiten la contención de cualquier perdida del producto, y adicionalmente un sistema de rejillas. El muelle se encuentra rodeado de un dique de contención que permite asegurar la contención temporal de cualquier fuga de combustible que se pueda presentar en el muelle.
Separador API	Como punto de control interno, el Terminal cuenta con un separador API a la salida de sus instalaciones, donde son recolectadas las aguas provenientes del sistema de drenaje, en donde se separan las aguas aceitosas de las aguas lluvias En caso de la materialización de un evento de derrame, las aguas se dirigen por medio de un canal al separador en donde serán contenidas para su posterior tratamiento y correcta disposición.
Dispositivos de parada de emergencia	Distribuidos estratégicamente se tienen dispositivos que permiten realizar paradas de emergencia en los procesos de recibo, bombeo, almacenamiento y despacho de productos. De igual forma la zona del muelle cuenta con una parada de emergencia que permite el apagado de bombas de manera inmediata cuando sea requerido.
Equipos e insumos para control de derrames	Ubicados estratégicamente en áreas de particular interés se encuentran kits ambientales para el
	control de derrames dotados de material absorbente, palas, barreras oleofílicas, trajes tyveck, encapsulantes, entre otros. Por otro lado, se tiene un contenedor para el almacenamiento de equipos específicos para atender derrames en la Bahía y a su vez se cuenta con una lancha, con la cual se apoyarían dichas labores.
Procedimientos operativos normalizados	Se tienen definidos Procedimientos Operativos Normalizados para la ejecución de acciones particulares para los escenarios por: Derrame en área de tanques, Derrame en el Llenadero y Derrame en Muelle.
Mantenimientos correctivos	Se realizan mantenimientos correctivos cuando un equipo presenta una falla potencial (sin perder su función) o genera que el equipo opere en condiciones deficientes o inseguras. La prioridad con la que se debe intervenir el equipo es establecida de acuerdo a la afectación que pueda causar, a la seguridad de las personas y la eficiencia de los procesos.



5.19 Protocolo para evitar la presencia de animales.

- Periódicamente se deben revisar los encerramientos físicos perimetrales de la IP, con el fin de tomar medidas correctivas sobre los sectores que presenten averías o rupturas por donde puedan ingresar al terminal animales del tipo doméstico.
- Se prohíbe al personal de operadores portuarios, agencia marítima y demás usuarios o contratistas dejar alimentos fuera de los contenedores y estaciones de recolección de residuos domésticos.
- Los vigilantes de las áreas de control de acceso tanto para personal como de vehículos no deben permitir la entrada de ningún tipo de animales.
- El servicio de vigilancia de la IP en general debe capturar y retirar todo tipo de animales domésticos que se encuentren al interior del terminal y de acuerdo con su clasificación entregarlo a la autoridad correspondiente.
- Se debe dar cumplimiento al programa de fumigación y desratización para evitar la proliferación de vectores contaminantes.
- Dentro del Plan de Gestión del Riesgo, no se establecen medidas que contemplen manejo alguno frente a este evento.

5.20 Protocolo de operación de equipos.

-A solicitud de la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, cuando haya dudas respecto al estado de las mangueras, de las amarras o aparejos, al estado de flanches y de los sistemas de acoples de tuberías, la Autoridad Portuaria dispondrá inspecciones de estos elementos y sistemas de las naves y artefactos navales, con el fin de establecer si reúnen las condiciones para ser utilizados de manera eficiente y segura, en las operaciones de cargue y descargue.

-Los equipos que operan dentro de las instalaciones de la **NSPZA S.A.- CARTAGENA**, deben ser inspeccionados por cuenta de su propietario, por lo menos una vez al año o cuando lo disponga la Sociedad Portuaria o la Superintendencia de Puertos y Transporte, de oficio o a solicitud de los usuarios, con el fin de establecer sus condiciones de operación y seguridad. Los equipos que como resultado de dicha inspección no reúnan las condiciones mencionadas, no podrán permanecer en las instalaciones de la Sociedad Portuaria.

-La **NSPZA S.A.-CARTAGENA** mantendrá los equipos de su propiedad o a su cargo en óptimas condiciones de operación y seguridad. No se operarán en las instalaciones y Terminal equipos con deficiencia en capacidad, accesorios y dispositivos de seguridad; las inspecciones y el mantenimiento de equipos son dirigidos por el Departamento de Mantenimiento.

5.21 Protocolo de control de ingreso y salida de personas.

(Ver guía de Protección de la IP de Chevron)

-Todo ingreso de personal debe ser controlado en portería y estar autorizado por la jefatura del área correspondiente donde ha sido citada la persona.

-El personal que ejecuta labores abordo y en tierra, deberá seguir las normas de seguridad establecidas en la guía de protección de la IP.

-El personal de tripulaciones y Operadores Portuarios, deben estar provistos de los elementos mínimos de seguridad, durante el desarrollo de las diferentes actividades de



cargue o descargue en el Terminal de la IP.

-Los Operadores Portuarios que prestan servicios en el Terminal, deben conocer los procedimientos y normas de seguridad establecidos en la guía de protección de la IP

-Las áreas definidas para tránsito peatonal tanto en el muelle como en el área adyacente de la IP, se encuentran debidamente señalizadas de acuerdo con las normas nacionales de tránsito; todo el personal de operadores portuarios que tienen acceso peatonal debe cumplir los sistemas de señalización establecidos para el tránsito.

-Toda persona o trabajador que ingrese a las instalaciones del Terminal, debe portar una ficha o carné de identificación, la cual ha sido solicitada previamente.

-Los usuarios ocasionales o visitantes, mediante un documento de identificación, hacen uso de una ficha de visitante entregada en la portería, la cual es debidamente autorizada por la IP y le permite el acceso; esta ficha debe ser reintegrada en el módulo de control de acceso al término de la visita.

-Toda persona que ingrese al terminal **NSPZA S.A.-CARTAGENA**., debe cumplir con las normas de protección de la instalación portuaria. El no cumplimiento de las normas hará que la persona sea retirada inmediatamente del terminal.

-La **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, se reserva el derecho de no permitir el ingreso de personas que no cumplan con las disposiciones que sobre la materia determine la guía de protección de la IP, para el efecto se tiene una escarapela que contiene recomendaciones de seguridad que se deben observar por todos los visitantes al ingresar a la IP, para el efecto se dictan cursos de ambientación antes del ingreso.

-Todo visitante debe portar en sitio visible su escarapela de visitante. Es responsabilidad de los empleados informar a seguridad sobre quien no porte la escarapela de visitante o este en áreas restringidas.

-Solo se podrá transitar caminando en las áreas permitidas, debidamente señalizadas y utilizando los elementos de protección personal; el equipo de protección personal comprende, casco, guantes, gafas de seguridad y botas de seguridad; el uso del casco es obligatorio en las áreas designadas.

-Los visitantes a áreas administrativas donde las personas salgan del vehículo directamente a las oficinas están exentos de utilizar el equipo de protección personal. Deben usarlo si se dirigen a áreas operativas.

-Los trabajadores que ocupen áreas operativas del Terminal, deberán vestir con uniforme, gafas, guantes, cascos, botas y demás implementos de seguridad.

-Los trabajadores de servicios marítimos tales como tripulantes de los buques y en general cualquier persona que por razón de su actividad deba permanecer o acercarse a los muelles, deben usar chalecos salvavidas y cascos con barbiquejo como prevención en caso de caída al agua. Individuos que no lleven el equipo de protección personal en áreas operativas serán retirados del terminal.

-La permanencia en el Terminal deberá ajustarse a los horarios correspondientes con la actividad a desarrollar. Ninguna persona deberá sobrepasar el horario autorizado para su actividad ni lo autorizado por ley.

-Los operadores portuarios y demás usuarios serán responsables de que el personal a su cargo salga del Terminal tan pronto concluya la labor para la cual se autorizó el ingreso.



5.22 Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos (Guía de protección de la IP)

-Todo ingreso de vehículos a la Terminal debe ser controlado en portería y estar autorizado por la jefatura del área correspondiente donde ha sido citada la persona.

-Los vehículos deben desplazarse dando cumplimiento a los sistemas de señalización de tránsito establecidos al interior del Terminal.

-No existe acceso vehicular a la plataforma del muelle, se tiene acceso solamente al área adyacente y a la zona de parqueo en el área exterior de la planta. Para ingresar a las instalaciones, los vehículos automotores de transporte o cualquier otra clase de vehículos, debe estar en óptimas condiciones de seguridad, de igual manera deberán dar cumplimiento a los requisitos de seguridad interna exigidos por la IP, y por las autoridades competentes, para su ingreso y circulación en las instalaciones.

-La empresa o propietario del vehículo asumirá los riesgos mientras este se encuentre en las instalaciones del concesionario y responderá por sus actos. Para tal efecto la Sociedad Portuaria, mantendrá la señalización de vías peatonales, para vehículos y zonas de parqueo; el vehículo podrá ser requisado para ingresar a las instalaciones y áreas adyacentes del puerto.

-Los vehículos no destinados a efectuar operaciones de cargue o descargue, no podrán permanecer en las zonas de almacenamiento ni en los aproches.

-Las áreas definidas para tránsito vehicular dentro de la IP como en el área adyacente, se encuentran debidamente señalizadas de acuerdo con las normas nacionales de tránsito; todo el personal de operadores portuarios que tienen

acceso vehicular debe cumplir los sistemas de señalización establecidos para el tránsito.

-Todo vehículo que ingrese a las instalaciones del Terminal debe estar en óptimas condiciones de operación y seguridad. De igual manera se deberá dar cumplimiento a los requisitos exigidos por la IP, para el ingreso y circulación en sus instalaciones.

-Los vehículos terrestres que ingresen a las instalaciones del Terminal serán debidamente requisados; la empresa transportadora asumirá los riesgos mientras el vehículo se encuentre en las instalaciones y responderá por sus actos. Igualmente, a la salida de los vehículos del Terminal estos serán requisados.

-La **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, controla el acceso de todos los vehículos y personal al puerto. Únicamente podrán ingresar los vehículos y personal involucrados en actividades relacionadas con la actividad portuaria y deben solicitar autorización de ingreso a gerencia de gestión de riesgo.

-Todo vehículo y personas son registradas en puertas de entrada y verificada la autorización de acceso al terminal. No está permitido llevar acompañantes en los camiones que se encuentren en el terminal.

-La **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, se reserva el derecho de no permitir el ingreso de vehículos que no cumplan con las disposiciones que sobre la materia determine en el Manual de Seguridad, para el efecto se tiene una escarapela que se entrega al ingreso del terminal con las normas de seguridad, se dictan cursos rápidos antes del ingreso.

-Todo vehículo dentro de las instalaciones pueden ser inspeccionados por el personal de seguridad en caso de no acceder a estas inspecciones, las personas o vehículos podrán ser retirados de las instalaciones inmediatamente y se pondrá en conocimiento

de las unidades de policía.

-Ningún vehículo o persona puede permanecer en el puerto después de haber terminado la actividad por la cual ingreso y se autorizó.

5.23 Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos de carga.

-No existe acceso vehicular a la plataforma del muelle, se tiene acceso solamente al área adyacente y a la zona de parqueo en el área exterior de la planta. Para

ingresar a las instalaciones, el vehículo automotor de transporte debe estar en óptimas condiciones de seguridad, de igual manera deberán dar cumplimiento a los requisitos de seguridad interna exigidos por la Sociedad Portuaria, y por las autoridades competentes, para su ingreso y circulación en las instalaciones.

-Los vehículos que ingresan a la Terminal son del tipo carrotanque para transportar los productos de hidrocarburos y sus derivados a los diferentes usuarios que ya han diligenciado la proforma o solicitud de suministro de los combustibles. El acceso permitido es hasta la estación de llenado, donde reciben los combustibles por parte del funcionario una vez cargado se autoriza su salida de la Terminal.

-Los vehículos de carga deben estar en óptimas condiciones de operación y seguridad. De igual manera se deberá dar cumplimiento a los requisitos exigidos para el ingreso y circulación en sus instalaciones.

-Los vehículos terrestres que ingresen y salgan de las instalaciones lo harán cumpliendo con las normas de tránsito y los reglamentos de vigilancia y seguridad industrial de la empresa. Las empresas transportadoras de suministros asumirán los riesgos, mientras el vehículo se encuentre en las instalaciones responderá por sus actos. Para tal efecto se establece la señalización de vías peatonales, para vehículos y zonas de parqueo. Ver Anexo 2. Plan de Protección Instalación Portuaria .

5.24 Protocolo de control de ingreso y salida de maquinarias y equipos.

- En la operación de la IP no se requieren maquinarias ni equipos para el manejo de las cargas, porque es una operación de transferencia de combustibles mediante sistemas de tuberías y bombas eléctricas que se encuentran permanentemente instaladas; no se requieren cargadores, grúas ni vehículos de transporte para las cargas.

5.25 Protocolos para el manejo de todo tipo de carga.

- En la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, las cargas que se manejan son gráneles líquidos, por lo cual la IP se encuentra acondicionada con sistemas de cargue y descargue conformados por tuberías, hacia los tanques de almacenamiento de Chevron Petroleum y/o hacia las embarcaciones.

- Los productos que requieren ser despachados a los diferentes usuarios en la zona se hace por vía terrestre en carrotanques acondicionados con todas las medidas de seguridad aprobadas y vigentes.

- Cuando se requiere hacer entrega de combustibles a embarcaciones atracadas en el muelle de la IP, se hace el suministro utilizando los sistemas propios instalados en



Documento firmado digitalmente



tierra, tales como bombas eléctricas, sistemas electrónicos de medición y el personal técnico de operaciones; el personal de la embarcación debe permanecer abordo, no se autoriza el desembarco de personas a la IP.

Ante las actividades operativas se han identificado unos eventos amenazantes, para los cuales se tiene las siguientes medidas de intervención:

Evento	Medida de intervención	Descripción de la medida
Sobrellenado de tanques	Equipos ATG	Se cuenta con equipos automáticos de detección y medida (sensores ATG) en tiempo real instalados en los tanques, que permiten la identificación anticipada de condiciones operacionales (nivel de producto, temperatura, rata de ascenso y descenso) que podrían generar la materialización del evento. Por lo tanto, la implementación de equipos ATG permite reducir drásticamente la posibilidad de un rebose por sobrellenado en tanques.
	Mantenimientos correctivos	Se realizan mantenimientos correctivos cuando un equipo presenta una falla potencial (sin perder su función) o genera que el equipo opere en condiciones deficientes o inseguras. La prioridad con la que se debe intervenir el equipo es establecida de acuerdo con la afectación que pueda causar, a la seguridad de las personas y la eficiencia de los procesos.
	Niveles de preocupación (LOC)	Establecimiento, seguimiento, actualización y control de los Levels of Concern o Niveles de Preocupación (LOC) los cuales establecen los niveles de llenado de los tanques con un margen de tiempo seguro de atención antes de un posible sobrellenado.
Accidente por operación terrestre de carro tanques	Normas de Transito Internas	En las instalaciones del Terminal y en la vía interna de comunicación con el Puerto, se tienen instaladas señales informativas, reglas y condiciones de seguridad sobre el tránsito dentro de las instalaciones. La velocidad máxima de transito dentro de las instalaciones es de 15





		km/h.
Afectación por pérdida de contención de lubricantes y combustibles en maquinaria	Red de Drenaje y Contención	El Terminal cuenta con una red drenaje y contención compuesto por rejillas interconectadas y divididas en diferentes secciones que permiten canalizar y direccionar los líquidos que se hayan derramado en la instalación. Dicho sistema se encuentra constituido por rejillas perimetrales, cajas de contención, trampas de grasa, sistemas de bombeo y un separador API.
	Kits de Control de Derrames	Ubicados estratégicamente en áreas de particular interés se encuentran kits ambientales para el control de derrames dotados de material absorbente, insumos y elementos que permiten el control y la primera atención del derrame.

5.25.1 Protocolo de entrada y recibo de carga

- Cuando el buque tanque se encuentra atracado y asegurado al muelle de la IP, se procede con el personal de operaciones de tierra y el comandante de la nave o el tripulante delegado para el efecto a tomar las muestras de los productos que serán recibidos y a su posterior análisis y verificar si cumplen con las características especificadas en el despacho.
- Si los productos no son objetables se procede a instalar los sistemas requeridos para la transferencia de las cargas, las cuales se almacenan de acuerdo con sus características.
- Por último, se hace la verificación de los volúmenes recibidos de acuerdo con el despacho reportado desde el puerto de origen.

5.25.2 Protocolo de almacenamiento de carga.

- Las cargas que se reciben en la IP corresponden a gráneles líquidos (Hidrocarburos y sus derivados) los cuales son almacenados en 13 tanques verticales que se encuentran contruidos en el área adyacente al muelle propietaria Chevron Petroleum Company. y que están conectados por tuberías metálicas a un manifold de 5 válvulas sobre la plataforma de atraque; la capacidad de almacenamiento es de 80000 barriles.
- Los tanques están identificados y clasificados para el almacenamiento de los diferentes productos derivados de hidrocarburos que se manejan en la Terminal; en cada área de tanques están fijadas las instrucciones de seguridad y precauciones que se deben tener en el área de influencia de los mismos
- Las áreas de tanques están acondicionadas con diques de seguridad para

garantizar en caso de ruptura o escapes de hidrocarburos de los mismos, poder contenerlos confinados para su recuperación inmediata, evitando efectos de contaminación.

- Las áreas de almacenamiento de combustibles están acondicionadas con sistemas y redes contra incendio, con sus respectivos difusores de agua.

5.25.3 Protocolo de entrega y salida de carga.

- Las cargas que se manejan en la IP son hidrocarburos y sus derivados, los cuales se encuentran almacenados en tanques y se entregan a través de una estación de llenado a carrotanques.
- El conductor transportador (carrotanque) ingresa a la IP con una Orden generada por **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, en la cual se le asigna una clave que le permite el llenado del carrotanque, de acuerdo con el volumen acordado de compra.
- Una vez terminado el llenado, el conductor entrega en la administración de la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, la Orden de cargue y recibe la factura correspondiente.
- Con la factura recibida el conductor está autorizado para salir de la IP.

5.26 Protocolo para el manejo de mercancías peligrosas-Código IMDG.

- La **NSPZA S.A.-CARTAGENA** maneja productos de hidrocarburos y sus derivados, los cuales están clasificados como peligrosos de acuerdo con el Código IMDG; estos productos se reciben en el terminal y son transportados por un buque tanque, el cual ha sido clasificado y autorizado por Dimar para la realización de dicha actividad, teniendo en consideración que cumple las normas de seguridad nacionales e internacionales. En el terminal no se manejan mercancías peligrosas diferentes a los hidrocarburos y sus derivados.
- Los sistemas de recepción de combustibles instalados en el muelle se encuentran debidamente identificados, los operadores que asisten la actividad de descargue o cargue de los combustibles verifican que los acoples de mangueras no presenten escapes o fugaz de los productos y que coincidan con los diferentes tipos de productos que se reciben o entregan, de acuerdo con la identificación en cada una de las líneas.
- El empleado encargado del Terminal deberá, a través del Capitán de la embarcación, verificar los productos que se encuentran abordo y en qué orden serán descargados, esta información debe ser transmitida a los empleados del Terminal, para el alistamiento de las conexiones y válvulas que se requieren en el descargue de los productos.
- La **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, podrá ordenar la evacuación de sus áreas, el fondeo de sus naves, o evacuación de los vehículos que en el momento constituyan riesgo para el terminal o para sí mismos.
- El personal que interviene en las operaciones de cargue/descargue de mercancías peligrosas, deberá contar con los insumos necesarios, según lo que se establece en el sistema de gestión de seguridad y salud del trabajo, igualmente quien manipule esta mercancía debe cumplir con los requisitos legales vigente en el manejo de sustancias peligrosas.

Por las actividades operacionales de manipulación de mercancías peligrosas, para este caso, hidrocarburos, se tiene previsto los siguientes eventos y las medidas de intervención en caso de presentarse:





Documento firmado digitalmente



Evento	Medida de intervención	Descripción de la medida
Sobrellenado de tanques	Equipos ATG	Se cuenta con equipos automáticos de detección y medida (sensores ATG) en tiempo real instalados en los tanques, que permiten la identificación anticipada de condiciones operacionales (nivel de producto, temperatura, rata de ascenso y descenso) que podrían generar la materialización del evento. Por lo tanto, la implementación de equipos ATG permite reducir drásticamente la posibilidad de un rebose por sobrellenado en tanques.
	Mantenimientos correctivos	Se realizan mantenimientos correctivos cuando un equipo
		presenta una falla potencial (sin perder su función) o genera que el equipo opere en condiciones deficientes o inseguras. La prioridad con la que se debe intervenir el equipo es establecida de acuerdo con la afectación que pueda causar, a la seguridad de las personas y la eficiencia de los procesos.
	Niveles de preocupación (LOC)	Establecimiento, seguimiento, actualización y control de los Levels of Concern o Niveles de Preocupación (LOC) los cuales establecen los niveles de llenado de los tanques con un margen de tiempo seguro de atención antes de un posible sobrellenado.
Accidente por operación terrestre de carrotanques	Normas de Transito Internas	En las instalaciones del Terminal y en la vía interna de comunicación con el Puerto, se tienen instaladas señales informativas, reglas y condiciones de seguridad sobre el tránsito dentro de las instalaciones. La velocidad máxima de transito dentro de las instalaciones es de 15 km/h.



Afectación por pérdida de contención de lubricantes y combustibles en maquinaria	Red de Drenaje y Contención	El Terminal cuenta con una red drenaje y contención compuesto por rejillas interconectadas y divididas en diferentes secciones que permiten canalizar y direccionar los líquidos que se hayan derramado en la instalación. Dicho sistema se encuentra constituido por rejillas perimetrales, cajas de contención, trampas de grasa, sistemas de bombeo y un separador API.
	Kits de Control de Derrames	Ubicados estratégicamente en áreas de particular interés se encuentran kits ambientales para el control de derrames dotados de material absorbente, insumos y elementos que permiten el control y la primera atención del derrame.

5.27 Protocolo para aplicar el Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005)

- El RSI-2005 constituye la única legislación internacional vinculante sobre Salud Pública.
- La finalidad y el alcance del RSI 2005 son prevenir la propagación internacional de enfermedades, proteger contra esa propagación, controlarla y darle una respuesta de salud pública proporcionada y restringida a los riesgos para la salud pública, evitando interferencias innecesarias con el tráfico y el comercio internacionales.
- En la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, no se reciben naves de tráfico internacional.
- Se difunde en las instrucciones de la IP el conocimiento del RSI-2005 y se tiene disponible el documento para su consulta.

5.28 Protocolo para atender emergencias y contingencias

La IP, para la prevención de riesgos en sus instalaciones durante la actividad del Terminal, ha elaborado e implementado un Plan de Gestión del Riesgo, el cual está constituido por el plan estratégico y el plan operativo de respuesta inmediata a cualquier accidente causado por circunstancias naturales, operacionales, antrópicas o biosanitarias.

- El Plan de Gestión del Riesgo incluye los procedimientos de activación de los niveles de respuesta ante riesgos como: incendios, derrames de hidrocarburos en el muelle y en el área de almacenamiento, colisiones de embarcaciones en el mismo muelle, vertimientos, explosiones, abordaje, caída de hombre al agua, etc.
- El Plan de Gestión del Riesgo imparte instrucciones de coordinación con las empresas localizadas en el área de influencia de la IP Terminal Cartagena y con las Autoridades Marítimas, Portuarias y Ambientales, para atender en forma oportuna y eficaz las posibles emergencias.
- El Terminal cuenta con los Manuales de Procedimientos para atender emergencias por accidentes de personal y por desastres naturales que afecten el área, con el fin de facilitar la adopción de medidas para atender en forma oportuna y eficiente situaciones



Documento firmado digitalmente



de emergencia y así reducir pérdidas o daños que pueda sufrir el personal, equipos, material o instalaciones de la IP Terminal.

- El plan contempla actividades de coordinación para recibir apoyo a nivel de las diferentes autoridades y funcionarios locales, así: Capitanía de Puerto, Comando de Policía, Cuerpo de Bomberos, Defensa Civil, Gobernación y autoridades ambientales.
- Los procedimientos por seguir en caso de emergencias por incendios se encuentran indicados en el Plan de Gestión del Riesgo y Desastres del Puerto Marítimo y Terminal de Combustible, los Operadores Portuarios, Agentes Marítimos y tripulaciones de las embarcaciones usuarias del IP, deben conocer la aplicación de estos procedimientos en caso de incendios.
- Mientras la embarcación se encuentre atracada en el IP, la tripulación de la nave tiene la obligación de combatir el fuego abordó. El Operador Portuario se unirá en la medida de sus posibilidades, a los esfuerzos para combatir el fuego abordó de la nave, si la gravedad del incendio es mayor.
- En caso de ocurrir una emergencia, el Operador Portuario se reserva el derecho de tomar todas las medidas que crea conveniente para combatir los incendios abordó de las naves, a fin de garantizar la mayor seguridad del Terminal.
- Al detectarse emergencias en tierra (incendio, explosiones, derrames), se procede de la siguiente forma:
 - a). Se activa la alarma correspondiente (Se tienen una sirena continua).
 - b). La brigada de emergencia se presenta con sus elementos de seguridad al sitio de afectación.
 - c). Se ordena la evacuación al punto de encuentro del personal que no interviene en la brigada de emergencia. (Localizado en el exterior de la IP)
 - d). El oficial de **PBIP** hace las comunicaciones correspondientes a las autoridades locales y dependiendo de la magnitud de la emergencia solicita el apoyo correspondiente (Centro de Control Chevron, Autoridad Marítima, Cuerpo de Guarda costas, Cruz Roja, Hospitales y Clínicas).
 - e). Una vez controlada la emergencia se elabora el informe del incidente al Centro de Control Chevron y los reportes respectivos a las diferentes autoridades locales.
- Cuando la emergencia por incendio es abordó, estando el buque atracado, el procedimiento que se aplica es el mismo, pero la Brigada de emergencia utiliza los sistemas y medios de apoyo que se tienen instalados en el muelle (cañones de agua y sistemas de espuma). Ver anexo 1: Plan de Gestión del Riesgo.

- Se han identificado otras amenazas de origen operacional para lo cual el Plan de Gestión del Riesgo del Puerto Marítimo y Terminal de Combustible, tiene establecidas las siguientes medidas de intervención:

Evento	Medida de intervención	Descripción medidas de intervención
--------	------------------------	-------------------------------------



Documento firmado digitalmente



Encallamiento de Buque	Señalización, piloto practico y relimpia.	Alrededor y en las instalaciones del Puerto Marítimo, se tienen distribuidas señalizaciones de navegación y seguridad que permiten identificar el canal de acceso al muelle. El ingreso del buque lo realiza un Piloto Practico con soporte adicional de remolcadores, lo que hace poco probable un encallamiento. Se realizan periódicamente labores de relimpia para asegurar el calado requerido en la zona.
Colisión de Buque con el muelle (en operación de atraque)	Sistema de Defensas Frontales y Laterales en la Punta del Muelle	Con el fin de evitar el deterioro del muelle y de la embarcación durante la operación de atraque y cargue de combustible, se tiene instalado un sistema de defensas (pantallas protectoras) capaz de soportar considerables cargas de trabajo.
	Sistema de Amortiguación	Para la protección de las piñas de atraque instaladas en el Puerto, se cuenta con un sistema de barreras de amortiguación, como dispositivo de defensa para el amarre de embarcaciones protegiendo la roda y costados del casco de la embarcación durante el atraque y desatraque.
	Señalización, piloto practico y relimpia.	Alrededor y en las instalaciones del Puerto Marítimo, se tienen distribuidas señalizaciones de navegación y seguridad que permiten identificar el canal de acceso al muelle. El ingreso del buque lo realiza un Piloto Practico con soporte adicional de remolcadores, lo que hace poco probable un encallamiento. Se realizan periódicamente labores de relimpia para asegurar el calado requerido en la zona.
Trabajo en alturas, izajes, espacios confinados	Elementos de Protección Personal	Para el desarrollo de cualquier actividad operativa, es de obligatorio cumplimiento que el personal a ejecutar la actividad, use permanentemente los elementos de protección personal (casco, botas de seguridad, guantes, gafas de seguridad, overol o uniforme completo de fibras naturales, amés-eslinga corta y/o los que sean requeridos según la actividad)
	Procedimiento Operativo	Se cuenta con un Procedimiento Operativo Normalizado para la Atención Médica en caso
	Normalizado (PONS)	de presentarse algún tipo de lesión dentro del personal operativo.
Aumento de sedimentos por resuspensión (errores en actividades de dragado de relimpia	Equipos para la Atención de Contingencias	El contratista encargado de realizar las actividades de relimpia, deberá estar equipado con todos los recursos, implementos, materiales, herramientas y demás que son usados en la atención de posibles contingencias, durante la ejecución de las actividades de relimpia.



Afectación por pérdida de contención de lubricantes y combustibles en maquinaria	Red de Drenaje y Contención	El Terminal cuenta con una red drenaje y contención compuesto por rejillas interconectadas y divididas en diferentes secciones que permiten canalizar y direccionar los líquidos que se hayan derramado en la instalación. Dicho sistema se encuentra constituido por rejillas perimetrales, cajas de contención, trampas de grasa, sistemas de bombeo y un separador API.
	Kits de Control de Derrames	Ubicados estratégicamente en áreas de particular interés se encuentran kits ambientales para el control de derrames dotados de material absorbente, insumos y elementos que permiten el control y la primera atención del derrame.

- A continuación, se presentan las medidas de intervención establecidas en el Plan de Gestión del Riesgo del Puerto Marítimo y Terminal de Combustible, ante la ocurrencia de un evento de origen operacional como lo es un incendio.

Medidas de intervención	Descripción de la medida
Sistema cerrado	En las zonas de bombas, se tiene instalado un sistema cerrado, con el cual se evita el goteo, derrame y/o emisión de vapores de los productos.
Motores antichispa	El sistema de bombeo implementado en el Terminal y el Puerto, cuenta con motores antichispa, los cuales, dada la fricción entre el producto y el motor, genera un bajo nivel calorífico, y así, reduce el riesgo de formación de chispas.
Sistema de alivio	En el sistema de bombeo, se tiene instalado un sistema de alivio mediante válvulas de control de presión y temperatura, cuya finalidad es controlar el máximo nivel de presión bien sea en la línea de la bomba o en alguna de las líneas de conexión. Éstas limitan el nivel de presión, manteniéndose cerrada durante los periodos de operación cuando la presión es menor que lo máximo
	permitido al circuito, sin embargo, se abre para permitir que parte o todo el fluido presurizado vaya a la zona de almacenamiento, si la presión se eleva a los niveles establecidos de operación.
Extintores	En las instalaciones del Terminal y el Puerto, se tienen distribuidos estratégicamente extintores tipo satélite y portátiles, que son revisados periódicamente con el propósito de garantizar y asegurar su funcionamiento en caso de emergencia.
Parada de emergencia	Se tiene instalados sistemas de control operativo, los cuales permiten realizar paradas de emergencia en los procesos de bombeo y almacenamiento de los productos.



Documento firmado digitalmente



Rociadores	En cada uno de los llenaderos y la zona de recibo de alcohol, se tienen instalados rociadores de agua y espuma, cuyas válvulas se abren en caso de materialización del evento.
Anillos de red de Espuma y Red de Refrigeración	Cada una de los tanques de almacenamiento, tiene instalado en la parte superior dos anillos correspondientes a la red de espuma (líneas amarillas) y la red de refrigeración (líneas rojas). Los anillos de espuma son activados en el momento en que exista un potencial fuego en el tanque, en cuanto a los anillos de refrigeración, son activados para refrigerar los tanques colindantes al tanque incendiado.
Sistema Monitor Puesta a Tierra	Es un equipo diseñado para supervisar y asegurar la correcta descarga a tierra de los carrotanques que cargan o descargan en el Terminal aquellos productos inflamables y/o combustible, xcuya operación, es susceptible a acumular carga electroestática, que equivale a una fuente oculta de ignición. Una vez que el carrotanque es conectado a tierra por medio de la pinza, se inicia la puesta a tierra a través de una resistencia de alta impedancia, a los efectos de minimizar el riesgo de generar una chispa en el momento de poner a tierra el carrotanque.
Sistema Contra Incendios	El Terminal cuenta con un sistema contra incendios diseñado para la extinción de incendio en la zona de tanques, zonas de bombas, llenaderos, separador API y mediante línea en el área del Muelle, complementado con equipos de espuma se tiene dicho sistema instalado. El sistema contra incendios está compuesto por una red de espuma y una red de refrigeración. Red de Espuma: En el Terminal se cuenta con una red de espuma encargada de mezclar y distribuir el concentrado de espuma, el cual, al tener contacto con el oxígeno del exterior, se convierte en espuma. Red de Refrigeración: Ésta se encarga de disminuir la temperatura de las zonas colindantes al incendio,
	previniendo la propagación del fuego. El sistema contra incendio consta de un tanque de agua de 2000 bls de capacidad que surte a la bomba para el suministro de agua a la red de refrigeración y a los tanques de espuma, el cual cuenta con sistema de bombeo independiente para el suministro del agua. El Terminal cuenta con dos tanques de espuma de 300 gls de marca AEROFOAM.
Monitores de la Red de Refrigeración	La red de refrigeración consta de monitores alrededor del Terminal, que permiten el paso de agua en caso de requerir activar el sistema de enfriamiento de una zona cercana al incendio.
Equipos de Espuma Portátiles	Tanto en el Puerto como en el Terminal, existen distribuidos estratégicamente eductores portátiles de espuma, que permiten la elaboración de espuma para la atención del evento.



Documento firmado digitalmente



Equipos de Protección Personal	Para la atención de este tipo de emergencias, la Compañía cuenta con equipos de protección y combate personal (trajes de bomberos) dotados de todos los accesorios y elementos que se encuentran bajo los requerimientos NFPA 1971.
Procedimientos Operativos Normalizados (PONS)	Se cuenta con Procedimientos Operativos Normalizados a ejecutar en caso de la materialización de los siguientes eventos: • PON Incendio en área de tanques • PON Refrigeración de tanques • PON Incendio en Oficinas
Equipos de Detección de Humo	En las oficinas del Terminal se encuentra un sistema de detección de humo, los cuales emiten una señal sonora en el momento de detección de la presencia de humo en el aire.
Sistema de Preset Electrónicos	En la zona de recibo de aditivos, se tiene instalado un sistema de preset (Pre-seteo, seteo previo o ajuste previo) electrónicos.
Mantenimientos Correctivos	Se realizan mantenimientos correctivos cuando un equipo presenta una falla potencial (sin perder su función) o genera que el equipo opere en condiciones deficientes o inseguras. La prioridad con la que se debe intervenir el equipo es establecida de acuerdo a la afectación que pueda causar, a la seguridad de las personas y la eficiencia de los procesos.

5.28.1 Protocolo para atender derrames de hidrocarburos (Bunkering)

La IP, dispone su respectivo Plan de Gestión del Riesgo para atender emergencias por derrames de hidrocarburos en las instalaciones de la empresa y en la Bahía de Cartagena, se ha elaborado de acuerdo con las características y facilidades portuarias del Terminal y de acuerdo con los diferentes tipos de productos que se manejan.

- Los Capitanes de las embarcaciones deben seguir las normas internacionales establecidas por la OMI, para el manejo y transporte de hidrocarburos y sus derivados, igualmente las impartidas por la Autoridad Marítima, para la prevención de derrames de hidrocarburos y/o sus derivados que se manejan en la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**.
- Al detectarse emergencias en el muelle o abordó del buque por derrame de hidrocarburos, se procede de la forma siguiente:

- a). Se activa la alarma correspondiente y se transmite la información relacionada con el derrame (Indicando sitio, condiciones de altura de olas, intensidad y dirección de los vientos).
- b). La brigada de emergencia se presenta con sus elementos de seguridad y de mitigación (barreras de contención superficial, material absorbente, lancha, skimer, etc.) al sitio de afectación.
- c). El oficial de **PBIP** hace las comunicaciones correspondientes a las autoridades locales y dependiendo de la magnitud de la emergencia solicita el apoyo correspondiente (Centro de Control Chevron, Autoridad Marítima, Cuerpo de Guarda costas).
- d). Los hidrocarburos residuales recuperados con material absorbentes se depositan finalmente en tambores y/o canecas, para ser entregadas posteriormente

al operador portuario autorizado por la autoridad ambiental.

e). Una vez controlada la emergencia se elabora el informe del incidente al Centro de Control Chevron y los reportes respectivos a las diferentes autoridades locales.

El Plan de Gestión del Riesgo reconoce un derrame como una amenaza inminente para lo cual se tiene establecidas las siguientes medidas de intervención:

Evento	Medidas de intervención	Descripción de la medida
Sobrellenado de tanques	Equipos ATG	Se cuenta con equipos automáticos de detección y medida (sensores ATG) en tiempo real instalados en los tanques, que
		permiten la identificación anticipada de
		condiciones operacionales (nivel de
		producto, temperatura, rata de ascenso y
		descenso) que podrían generar la
		materialización del evento. Por lo tanto, la
		implementación de equipos ATG permite
		reducir drásticamente la posibilidad de un
		rebose por sobrellenado en tanques.
		Se realizan mantenimientos correctivos
		cuando un equipo presenta una falla potencial
		(sin perder su función) o genera que el equipo
	Mantenimientos correctivos	opere en condiciones deficientes o inseguras. La prioridad con la que se debe intervenir el equipo es establecida de acuerdo con la
		afectación que pueda causar, a la seguridad
		de las personas y la eficiencia de los
		procesos.
		Establecimiento, seguimiento, actualización y
	Niveles de preocupación (LOC)	control de los Levels of Concern o Niveles de Preocupación (LOC) los cuales establecen los niveles de llenado de los tanques con un
		margen de tiempo seguro de atención antes
		de un posible sobrellenado.
		Terminal tiene instalado un sistema de rejillas
		interconectadas y divididas en diferentes
		secciones que permiten canalizar y



Documento firmado digitalmente



		direccionar las aguas lluvias y líquidos que
		puedan perder su contención. Dicho sistema
		se encuentra constituido por rejillas
		perimetrales, cajas de contención, trampas de
		grasa, sistemas de bombeo y un separador
Derrame en llenadero/casa de bombas/en zona de descargue de alcohol/en zona de tanques/recibo base lubricantes y aditivos/ de combustible en mar	Red de manejo de drenajes	API. En el llenadero principal cuenta con un sistema de canaletas, tiene una capacidad de retención aproximada de un volumen de 7,7 m3. El llenadero auxiliar cuenta con un sistema de rejillas que drenan hacia una caja de inspección, y por último, el llenadero de Jet A-1, cuenta con un sistema de canaletas con capacidad de retención aproximada de 1,12
		m3.
		El drenaje proveniente de los tres llenaderos
	Sistema de válvulas de la red de manejo de drenajes	son conducidos mediante tuberías hacia una primera caja de contención, con capacidad de contención de 0,5 m3. Dentro de ésta, se tienen instalado un sistema de válvulas que dependiendo su apertura da paso al producto
		derramado o a las aguas lluvias.
		La válvula A conduce el producto derramado a una segunda caja de contención con la misma capacidad de almacenamiento que la primera, sin embargo, ésta se encuentra conectada a un tanque de almacenamiento subterráneo de 3000 gls de capacidad (representala capacidad máxima de un compartimiento de un carrotanque, que sería el escenario más crítico probable), y para la extracción del producto se hace mediante el uso de una bomba neumática. La válvula B, permite el paso de las aguas lluvias provenientes de los canales del llenadero. En los recintos de almacenamiento, existe instalada una válvula de paso que por



Documento firmado digitalmente



		pendiente del 1% drena sus aguas atravesando trampas de grasas y conducidas finalmente al separador API.
Derrame en llenadero/casa de bombas/en zona de descargue de alcohol/en zona de tanques/recibo base lubricantes y aditivos/ de combustible en mar	Sistema cerrado	En las zonas de bombas, se tiene instalado un sistema cerrado, con el cual se evita el goteo, derrame y/o cualquier pérdida de contención de los productos.
	Sistema de alivio	En el sistema de bombeo, se tiene instalado un sistema de alivio mediante válvulas de control de presión y temperatura, cuya finalidad es controlar el máximo nivel de presión bien sea en la línea de la bomba o en alguna de las líneas de conexión. Éstas limitan el nivel de presión, manteniéndose cerrada durante los periodos de operación cuando la presión es menor que lo máximo permitido al circuito; sin embargo, si la presión se eleva a los niveles establecidos de operación, esta se abre permitiendo que parte o todo el fluido presurizado se direccionen la zona de almacenamiento. Por otro lado, en las líneas de flujo internas, a la entrada y salida de los tanques de almacenamiento y las líneas de flujo que conducen los combustibles hacia el muelle; el sistema de alivio es usado para mitigar y/o contrarrestar fenómenos de expansiones térmicas liberando la presión hacia los tanques de almacenamiento.
Derrame en llenadero/casa de bombas/en zona de descargue de alcohol/en	Pasadores y acoples	Durante el proceso de descargue de alcohol, se cuenta con un sistema de pasadores y acoples rápidos con orejas como medida de seguridad, que evitan el goteo y derrame del

zona de tanques/recibo		producto.
------------------------	--	-----------



Documento firmado digitalmente



base lubricantes y aditivos/ de combustible en mar	Válvulas de paso en diques de contención	Los recintos de los tanques de almacenamiento disponen de una válvula de drenaje que permanecen cerradas, lo cual permite contener y recolectar el producto en caso de pérdida de contención.
	Válvulas de bloqueo	En las zonas de llenaderos, se tienen instaladas válvulas automáticas de bloqueo, que, ante la detección de una emergencia, la válvula detiene el flujo del combustible.
	Valvulas car-sealed	El sistema de Car-Seal evita que el personal no autorizado o competente, opere las válvulas de forma manual y así generar una emergencia. Básicamente son candados especiales que restringen el accionamiento de las válvulas o bombas.
	Estructuras de retención hidráulica	Los tanques de almacenamiento se encuentran ubicados dentro de diques de contención perimetral con capacidad de retener un volumen equivalente al 110% de la capacidad del tanque con mayor volumen. Este es un sistema de paredes en concreto y ladrillo vibrado. Así mismo cada una de las zonas de bombas constan de diques de contención de derrames que permiten la contención de cualquier perdida del producto, y adicionalmente un sistema de rejillas. El muelle se encuentra rodeado de un dique de contención que permite asegurar la contención temporal de cualquier fuga de combustible que se pueda presentar en el muelle.
Derrame en llenadero/casa de bombas/en zona de descargue de alcohol/en zona de tanques/recibo base lubricantes y aditivos/ de combustible en mar	Separador API	Como punto de control interno, el Terminal cuenta con un separador API a la salida de sus instalaciones, donde son recolectadas las aguas provenientes del sistema de drenaje, en donde se separan las aguas aceitosas de las aguas lluvias En caso de la materialización de un evento de derrame, las aguas se dirigen por medio de un canal al separador en donde serán contenidas para su posterior tratamiento y correcta disposición.
	Dispositivos de parada de emergencia	Distribuidos estratégicamente se tienen dispositivos que permiten realizar paradas de emergencia en los procesos de recibo, bombeo, almacenamiento y despacho de productos.
		De igual forma la zona del muelle cuenta con una parada de emergencia que permite el apagado de bombas de manera inmediata cuando sea requerido.



Documento firmado digitalmente



	Equipos e insumos para control de derrames	Ubicados estratégicamente en áreas de particular interés se encuentran kits ambientales para el control de derrames dotados de material absorbente, palas, barreras oleofílicas, trajes tyveck, encapsulantes, entre otros. Por otro lado, se tiene un contenedor para el almacenamiento de equipos específicos para atender derrames en la Bahía y a su vez se cuenta con una lancha, con la cual se apoyarían dichas labores.
	Procedimientos operativos normalizados	Se tienen definidos Procedimientos Operativos Normalizados para la ejecución de acciones particulares para los escenarios por: Derrame en área de tanques, Derrame en el Llenadero y Derrame en Muelle.
	Mantenimientos correctivos	Se realizan mantenimientos correctivos cuando un equipo presenta una falla potencial (sin perder su función) o genera que el equipo opere en condiciones deficientes o inseguras. La prioridad con la que se debe intervenir el equipo es establecida de acuerdo a la afectación que pueda causar, a la seguridad de las personas y la eficiencia de los procesos.

5.28.2 Protocolo para atender escape de gas natural licuado-GNL

- En la IP no se manejan estos productos.

5.28.3 Protocolo para atender derrame de gráneles líquidos.

- En la IP se manejan hidrocarburos y sus derivados, en caso de derrames se aplica el Protocolo 5.30.1 relacionado con situaciones de Bunkering

5.28.4 Protocolo para atender derrame de gráneles sólidos.

- En la **NSPZA S.A.-CARTAGENA** de acuerdo con la modalidad autorizada para la operación no se manejan gráneles sólidos.

5.29 Protocolo de circulación dentro del terminal

Toda persona o vehículo que ingrese a las instalaciones de la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, deberá observar las disposiciones, reglas de tránsito, vigilancia y seguridad de la zona portuaria, y deberán seguir las instrucciones que la empresa tiene sobre las áreas restringidas de circulación y estacionamiento.

- Para ingresar a las instalaciones de la empresa, los vehículos automotores de transporte o cualquier otra clase de vehículos, debe estar en óptimas condiciones de seguridad, de igual manera deberán dar cumplimiento a los requisitos exigidos por la IP y por las autoridades competentes, para su ingreso y circulación en las instalaciones.
- Los vehículos terrestres que ingresen y salgan de las instalaciones de la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, lo harán cumpliendo con las normas de tránsito y la guía de



protección de la IP. Las empresas transportadoras de suministros asumirán los riesgos, mientras el vehículo se encuentre en las instalaciones de **NSPZA S.A.-CARTAGENA** y responderá por sus actos. Para tal efecto se, establece la señalización de vías peatonales, para vehículos y zonas de parqueo.

- Todos los cargamentos peligrosos (hidrocarburos) que se movilicen a través de las instalaciones, deben tener escrito en forma clara, visible y legible, las marcas, códigos, pesos, medidas, características y demás datos indicativos anotados en igual forma que en los documentos que los amparan, así como las señales para el correcto manipuleo y almacenaje, teniendo en cuenta la rotulación correspondiente, de acuerdo a las normas vigentes establecidas por la OMI, en caso de tratarse de cargas peligrosas.
- A continuación, se detalla una medida de intervención establecida por amenaza operacional en relación a actividades dentro del terminal.

Evento	Medidas de intervención	Descripción de la medida
Accidente por operación terrestre de carrotanques	Normas de Transito Internas	En las instalaciones del Terminal y en la vía interna de comunicación con el Puerto, se tienen instaladas señales informativas, reglas y condiciones de seguridad sobre el tránsito dentro de las instalaciones. La velocidad máxima de transito dentro de las instalaciones es de 15 km/h.

5.30 Protocolo para la identificación de personas, equipos y cargas

- La **NSPZA S.A.-CARTAGENA** definirá los requisitos para la identificación y el registro de los diferentes usuarios del Terminal y solicitará los documentos que considere pertinentes para la obtención de información que le permita verificar los antecedentes y condiciones de seguridad de las empresas y personas usuarias.
- La **NSPZA S.A.-CARTAGENA** mantendrá dispositivos de análisis para la información presentada por todos los usuarios del Terminal, en cumplimiento de normas, establecerá acuerdos especiales con organismos nacionales e internacionales de protección al comercio exterior y en garantía a la presentación de los productos colombianos en el exterior. Los equipos que se utilizan en la IP para el descargue y/o cargue de los buques son propiedad de la **NSPZA S.A.- CARTAGENA** y son fijos; estos y sus características se encuentran registrados en los inventarios de almacén de la IP.
- Las cargas por sus condiciones de gráneles líquidos solamente son identificadas a través de los tanques de almacenamiento, tanto a bordo del buque que las transporta como en tierra cuando ya han sido descargadas.

5.31 Protocolos de seguridad en prevención de accidentes y de seguridad industrial para las instalaciones que se encuentran en proceso de construcción.

- En la **NSPZA S.A.-CARTAGENA** no se tienen proyectos de obras en construcción.

CAPITULO VI
REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES

6.1 PROTOCOLO PARA EL ANUNCIO, ARRIBO Y PERMANENCIA DE NAVES.



Documento firmado digitalmente



- Toda embarcación programada para utilizar los servicios de la IP., debe cumplir las instrucciones relacionadas con el procedimiento de anuncio y notificación de arribo de acuerdo con las normas vigentes establecidas por la Superintendencia de Puertos y la Dirección General Marítima, notificando y confirmando su arribo de acuerdo con los plazos estipulados para el efecto.
- La solicitud del servicio de pilotaje para arribo deberá presentarse o enviarse mínimo con veinticuatro (24) horas de anticipación al respectivo operador marítimo y podrá ser cancelada o modificada mediante comunicación, con seis (6) horas de anticipación a la hora para la cual se solicitó dicho servicio.
- Los Capitanes de las naves deben informar a la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, su hora estimada de arribo (ETA), tan pronto reciban la orden de dirigirse a este Puerto; además, deben informar, con copia al Agente Marítimo, el ETA con 72, 48 y 24 horas de anticipación a su llegada.
- Si el Capitán de la nave estima que su arribo al Terminal se modifica en más de 2 horas, bien por anticipo o bien por retraso, en relación con el último ETA (es decir el de las 24 horas de anticipación), deberá cuanto antes comunicarlo al Concesionario, informando su nuevo estimado. No obstante, lo anterior, la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, se reserva el derecho de modificar la prelación de atraque de la nave que arribe incumpliendo en más de 2 horas el ETA de las 24 horas de anticipación.

Contenido del aviso de arribo.

El aviso de arribo para efectos portuarios debe contener la siguiente información:

- a. El nombre y nacionalidad de la nave.
- b. El T.N.R. y el T.B.R
- c. Calado, eslora y manga.
- d. Los nombres del Armador o propietario, el capitán y agente marítimo.
- e. El tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETD).
- f. El tonelaje y volumen por embarcar o desembarcar.
- g. La relación de carga peligrosa abordó y su clasificación con base en el Código Internacional Mercancías Peligrosas.
- h. El número de tripulantes a desembarcar o embarcar.
- i. Cualquier otra información de importancia relacionada con el manejo de la carga y la seguridad de la nave en el Terminal.

La Superintendencia de Puertos y la IP podrán solicitar al capitán, propietario o agente de la nave, cualquier información adicional que se estime necesaria.

Normas que rigen la permanencia de las naves.

- Toda nave de bandera extranjera que arribe al Terminal de la Nueva Sociedad Portuaria de la Zona Atlántica S. A, en Cartagena, se registrará de acuerdo con las normas vigentes colombianas y en especial por el Código de Comercio, si se trata de actividades regulares mercantiles (Artículo 1455 y complementarios) y a las demás responsabilidades que fijen las disposiciones vigentes, tales como las de DIMAR y la Superintendencia de Puertos y Transporte.
- La permanencia de las motonaves usuarias del muelle de la IP., está supeditada al

cumplimiento de las normas establecidas en el presente Reglamento y se registrarán, además, de acuerdo con las disposiciones vigentes colombianas de la Superintendencia de Puertos y Transporte, de la Dirección General Marítima, en cuanto se refiere al tráfico marítimo en Cartagena, transporte y manejo de cargas en puertos, de la Dirección Nacional de Estupefacientes y de la Dirección Nacional de Aduanas.

- En todos los casos, los Capitanes y Pilotos prácticos deberán ceñirse a las normas vigentes en Colombia, para el acceso al muelle o zarpe del mismo. Los buques deberán izar la bandera de Colombia, de acuerdo con las normas que debe transmitir el piloto práctico al abordar la nave y el agente marítimo.

6.2 PRELACIONES SOBRE EL ATRAQUE

Teniendo en cuenta las características propias de las instalaciones y de la carga que se maneja en el Terminal de la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, para las embarcaciones anunciadas, confirmadas y con los documentos exigidos en el presente Reglamento Técnico de Operaciones, se darán prelación de atraque, sobre las que no han cumplido estos requisitos.

La prelación establecida podrá alternarse, siempre y cuando la situación del Terminal lo amerite, esta determinación debe comunicarse previamente a los interesados, Agencia Marítima, Pilotos Prácticos, Operadores Portuarios, Capitán del buque.

Con un mínimo de veinticuatro (24) horas de anticipación al arribo de una nave, el Agente Marítimo deberá presentar a la Dirección de Operaciones el anuncio de llegada de embarcaciones a saber:

- a) Nombre y nacionalidad de la nave
- b) Tonelaje de Registro Neto (TNR) y el tonelaje de registro bruto (TBR)
- c) Las letras de llamada.
- d) Los nombres del Armador, línea Marítima, charteador, capitán y agente marítimo.
- e) El tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETD).
- f) El tonelaje de carga al granel.
- g) La relación de carga peligrosa abordado para el puerto.
- h) Nombre de los operadores portuarios nominados para la prestación de los servicios de pilotaje, de remolcador, de amarre y desamarre.
- i) Cualquier otra información de importancia relacionada con el manejo de la carga o seguridad de la nave en el puerto.

6.3 PRELACIONES PARA EL SERVICIO DE PRACTICAJE.

Para prestar el servicio de practica en las instalaciones del Terminal de la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, se tendrán en cuenta las siguientes condiciones, sin perjuicio de aquellas que establecen la Ley, la Autoridad Marítima y la Superintendencia de Puertos y Transporte, en el ejercicio de sus competencias.

- El Terminal coordina con la Agencia de los buques, la prioridad para la prestación del servicio de Piloto Practico, para las motonaves usuarias, teniendo en cuenta los tipos de buque que pueden arribar, de acuerdo con las limitaciones del área de



Documento firmado digitalmente





atraque, se dará prioridad a las motonaves en arribada forzada.

- A excepción de lo anterior, por ser este un Terminal especializado en manejo de hidrocarburos, se aplicará el criterio general de que el primero en llegar en cada categoría será el primero en ser atendido.
- Toda nave de bandera extranjera con Tonelaje de Registro Bruto (T.R.B), superior a las 2000 toneladas, está obligada a utilizar un Piloto Práctico para la entrada y salida del terminal, para el remolque, cambio de muelle o fondeadero y cualquier maniobra que indique su desplazamiento en el área fluvial de influencia.
- Toda embarcación cualquiera que sea su nacionalidad, tráfico, clasificación, eslora, calado y tonelaje de registro bruto que desee realizar cualquier maniobra o movimiento dentro de la zona portuaria requiere piloto práctico.
- El Piloto Práctico designado debe pertenecer a una compañía de practicaje debidamente autorizada por la DIMAR, y debe contar con categoría y licencia correspondiente al tonelaje y características de la nave a maniobrar.
- La contratación del servicio de practicaje solo será responsabilidad del Agente Marítimo, la coordinación y supervisión de estos servicios en lo que se refiere a maniobras propias del Terminal, estará a cargo de la **NSPZA S.A.- CARTAGENA**.
- El Piloto Práctico designado para las maniobras, abordará la nave en la boya de mar, siendo responsabilidad del Capitán del Buque proporcionar las facilidades para abordar, acordes con las normas internacionales. El Agente Marítimo mediante solicitud especial puede pedir que el servicio sea prestado desde o hasta la Boya de Mar.
- La Boya de Mar, es el sitio oficial de arribo de las motonaves al puerto, para efecto de turnos de llegada. Los Pilotos Prácticos también podrán abordar y desembarcar en otros sitios autorizados por la Dirección General Marítima.
- La asesoría del Piloto Practico no exime a los capitanes de las naves, de su responsabilidad y mando en la navegación, debiendo considerarse la presencia del Piloto Practico a bordo, como Asesor del Capitán, quien puede aceptar o no las recomendaciones del Piloto Practico.
- En los casos en que existe limitación para los servicios de practicaje por razones de mareas, corrientes, vientos, calados, visibilidad, o cualquier otra circunstancia, Control de Tráfico Marítimo y Fluvial, determinaran la hora de prestación del servicio.
- La **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, establecerá los montos de las garantías de cumplimiento e indemnización que deben suscribir las empresas prestadoras del servicio, a fin de garantizar la prestación del mismo de una manera segura y eficiente, así como la indemnización a terceros por accidentes que puedan ocurrir con responsabilidad del piloto. Dicha garantía deberá constituirse a favor de quienes contraten sus servicios, la Nación-Superintendencia de Puertos y Transporte, la **NSPZA S.A.-CARTAGENA** y terceros en general.
- En caso de fallas o infracciones cometidas por el personal de pilotos, estas se deberán informar oportunamente a la Capitanía de Puerto para que adelante la investigación respectiva, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

6.4 ASIGNACION DE MUELLE.

Para la asignación del muelle se tendrán en consideración las siguientes condiciones y

las naves permanecerán en el muelle el tiempo que haya sido autorizado por la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**.

- Hora de arribo a la boya de mar.
- Regularidad o frecuencia del servicio de la nave o línea naviera hacia o desde el puerto.
- Tipo y volúmenes de carga.
- Tipo de naves y dimensiones
- Equipamiento y/o maquinaria que garanticen las más altas ratas de descarga.
- Tiempo de permanencia.

6.5 PROHIBICIONES PARA LAS NAVES DURANTE SU PERMANENCIA EN EL TERMINAL.

- Los trabajos de reparación que impliquen actividades en caliente o en frío, o el uso de luces al descubierto, quedan prohibidos. En caso de requerirse una reparación urgente (en circunstancias excepcionales) se deberá solicitar por escrito la autorización previa de la Capitanía de Puerto.
- Si se otorga el permiso para emprender las reparaciones, el listado de éstas con sus especificaciones, personal y equipo de tierra contratado deberá ser entregado a la IP, antes de iniciar los trabajos.
- El tráfico, posesión o almacenamiento de drogas estupefaciente, o que produzcan dependencia física o psíquica es ilegal, pudiendo resultar en multas, prisión y además decomiso de la nave. Los agentes marítimos, armadores y capitanes ejercerán suma diligencia y cuidado para evitar la posesión, almacenamiento o transporte de tales drogas y estupefacientes. Esta prohibido el uso de alcohol durante la operación y la I. P se reserva el derecho de realizar pruebas de alcoholemia.
- Los capitanes, oficiales y tripulaciones de las naves que arriben o se encuentren en el área del Terminal, no deberán consumir alcohol ni sustancias intoxicantes durante su permanencia en el muelle. El Piloto Práctico, en caso de notar embriaguez o alteración por alcohol en los oficiales de la nave, dará aviso a la Capitanía de Puerto, la Superintendencia de Puertos y a la **NSPZA S.A.- CARTAGENA**, para que se tomen las medidas pertinentes.
- El personal que ejecuta labores abordo y en tierra, deberá seguir las normas de seguridad establecidas en la IP.
- Los procedimientos y medidas preventivas de seguridad contra incendios y emergencias se deben encontrar fijados en sitios visibles y de fácil acceso para las tripulaciones abordo de las naves que se encuentren atracadas en el Terminal, y para el personal de Operadores Portuarios en tierra, se deben encontrar fijadas en las instalaciones del muelle.
- El personal de tripulaciones y Operadores Portuarios, deben estar provistos de los elementos mínimos de seguridad, durante el desarrollo de las diferentes actividades de cargue o descargue en el Terminal de la Chevron Petroleum Company.
- El uso de equipos y lámparas eléctricas portátiles con cables flexibles queda prohibido dentro de los tanques de carga, en los espacios adyacentes o sobre la cubierta de tanques.
- Está prohibido el desembarque de pasajeros y equipajes por las instalaciones del terminal **NSPZA S.A.-CARTAGENA**.



Documento firmado digitalmente





- Ninguna embarcación debe limpiar fumarolas o soplar calderas mientras se encuentra en el Terminal.
- Está permanentemente prohibido para el personal del Terminal y tripulación de la motonave fumar o encender fósforos en el Terminal o en la embarcación.
- Se prohíbe fumar en los muelles y abordaje de cualquier embarcación durante la operación con tanqueros.
- Queda prohibido exhibir, llevar o disparar armas de fuego, cualquier arma abordo debe mantenerse bajo custodia del Capitán, mientras el buque este en el Terminal.
- Queda terminantemente prohibido el ingreso y porte de cualquier tipo de arma en el Terminal, a excepción de las autoridades policivas y militares en servicio activo.
- Está totalmente prohibido realizar trabajos de soldadura e incineración cuando se esté en Terminal de la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**.

6.6 DESATRAQUE

De acuerdo con las coordinaciones establecidas entre la agencia marítima representante de la nave y la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**, se procede al desatraque de acuerdo con las circunstancias siguientes:

- Una vez se haya concluido el descargue programado de acuerdo con el aviso de arribo y en cumplimiento con el ETD programado.
- Cuando se encuentre abordo el piloto practico y el remolcador de apoyo se encuentre en el área.
- Cuando el operador portuario que presta el servicio de amarre y desamarre tenga listo el personal encargado en el muelle.
- Para esta actividad se debe tener la autorización de zarpe de la autoridad marítima.

6.7 ORDEN DE DESATRAQUE.

La Nueva Sociedad Portuaria de la Zona Atlántica S. A Cartagena, ordenará el desatraque de motonaves cuando se presente alguno de los eventos siguientes:

- Por razones de seguridad o de orden público.
- Cuando se evidencie bajo rendimiento, imputables a las condiciones mismas de la nave, deficiencia del operador portuario y condiciones de los productos que no garanticen la óptima utilización del muelle.
- Cuando las autoridades sanitarias detecten en las naves, tripulaciones o pasajeros con enfermedades infectocontagiosas.
- Por falta de espacio en las áreas de almacenamiento programadas para el recibo de los productos.
- Por falta o deficiencia de equipos, grúas, elevadores, plataformas y aparejos especificados.
- Insatisfacción con el equipo del buque, con los procedimientos de la tripulación o pérdida de estabilidad del buque, si a juicio del Terminal, implica riesgos para las instalaciones, el personal, las operaciones o el buque.
- En caso de conflagración o incendio el capitán de la nave deberá proceder a desatracaarla y llevarla a la zona de fondeo. De cualquier manera, se procederá en circunstancias que pongan en peligro la nave o la IP. En estos casos, se podrá, aún contra la voluntad del Capitán, proceder al desatraque de la nave y ordenar su remolque hasta la zona de fondeo, por cuenta y bajo la responsabilidad exclusiva



- del Armador.
- Cuando haya transcurrido una (1) hora luego de haber finalizado las operaciones de cargue y descargue. Sin embargo, el concesionario podrá permitir la estadía de la nave en el muelle, y a su opción cobrar al Armador o a su Agente Marítimo los costos y perjuicios causados o la suma autorizada según las tarifas vigentes.
- Cuando ocurra el embargo y secuestro de la nave, o cuando la autoridad competente ordene la suspensión de los trabajos de cargue o descargue, o le niegue el zarpe.
- Ninguna nave inactiva podrá permanecer dentro del área de concesión sin permiso escrito de la Autoridad Marítima y del concesionario.
- El capitán a cargo de una nave inactiva deberá tomar las precauciones necesarias para evitar que la nave se desplace, por cualquier causa del lugar del fondeo asignado. Igualmente tomará las medidas indispensables para evitar que la nave, en cualquier condición de viento y marea, pueda garrear o bornear, saliéndose de los límites establecidos. Así mismo deberá mantener permanentemente a bordo la tripulación necesaria para atender emergencias.
- Para efecto de este reglamento, un buque está inactivo o fuera de servicio, si:
 - No puede cargar, descargar, lastrar o deslastrar con la productividad requerida por el concesionario.
 - Sus certificados están vencidos.
 - La Autoridad Marítima lo ha declarado como tal.
 - Si por orden de autoridad competente se encuentra detenido

6.8 REQUISITOS PARA EL ZARPE.

Para la ejecución del zarpe de la nave se debe tener con anterioridad la autorización de la autoridad marítima, en este caso Capitanía de Puerto de Cartagena.

CAPITULO VII CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE

7.0 RESPONSABLE DE LA FUNCION DE PROTECCION AMBIENTAL

La organización a nivel nacional tiene establecido el sistema de HSE, centralizado en la sede principal de Bogotá, en cabeza de un profesional, mediante el cual se hace seguimiento a las actividades para verificar el cumplimiento y requisitos legales ambientales, de seguridad industrial y salud ocupacional que exige la Ley. En la I. P, esta División verifica el cumplimiento de los diferentes convenios Marpol y directrices establecidas por la OMI, para la protección del medio ambiente y del medio marino, igual de la seguridad de la vida en el mar.

-Se determina que Chevron Petroleum Company, es el único responsable ante la Autoridad Ambiental, considerando que es el único beneficiario del Plan de Manejo Ambiental para sus operaciones portuarias.

7.1 SALUD EN EL TRABAJO.

El personal en general de la IP, los prestadores de servicios, los operadores portuarios y en general todos los que realicen actividades al interior de la **NSPZA S.A.-**



CARTAGENA, están obligados a cumplir las disposiciones de seguridad registradas en el presente reglamento y además:

- Todas las personas al interior de la IP, debe utilizar los elementos de protección personal bajo las especificaciones dadas en los diferentes protocolos establecidos de acuerdo con las actividades u operaciones que se realicen en la **NSPZA S.A.- CARTAGENA**, considerando la exposición a los riesgos.
- Se deben utilizar uniformes, credenciales y distintivos que identifiquen la empresa que presta los servicios, cumpliendo con las normas en materia de seguridad industrial que disponga el Gobierno Nacional y los convenios internacionales.
- Los incidentes y novedades de personal que se presenten durante las operaciones en la IP. serán reportadas de acuerdo con el protocolo establecido para el efecto.

7.2 FUMIGACIONES.

La IP se fumiga periódicamente, el operador o empresa que presta este servicio se debe regir de acuerdo con los protocolos establecidos para el efecto, previa coordinación con la **NSPZA S.A.-CARTAGENA**; la autorización del servicio especifica:

- Productos para emplear en el proceso de fumigación.
- Lugar, día y hora de la fumigación.
- Zona de influencia.
- Precauciones especiales por considerar.
- Efectos inmediatos o secundarios por intoxicaciones con los productos.
- Se debe dar cumplimiento a las normas del Reglamento Sanitario Internacional RSI2005.

7.3 RESIDUOS CONTAMINANTES PROCEDENTES DE LOS BUQUES.

Por ninguna circunstancia los residuos contaminantes procedentes de los buques podrán ser descargados en aguas marítimas de influencia de la IP. Estos se manejarán de acuerdo con lo contenido en el Convenio Marpol Protocolo 1978.

El Capitán o la agencia marítima representante de la nave deben responder por los costos de limpieza en que incurran por este motivo.

Así mismo, deberán cumplir con las disposiciones vigentes contenidas en el citado Convenio sobre dotación de elementos, instalaciones y documentos abordo para la prevención y control de las operaciones de evacuación y/o descarga de desechos u otras sustancias, de acuerdo con el Convenio MARPOL 1978.

Por "descarga", en relación con las sustancias perjudiciales o con efluentes que contengan tales sustancias, se entiende cualquier derrame procedente de un buque por cualquier causa y comprende todo tipo de escape, evacuación, rebose, fuga, achique, emisión o vaciamiento.

Para el buen desenlace de la actividad se debe seguir el programa de manejo ambiental PM-PMA-3 Manejo de Residuos Peligrosos en el Muelle, que busca garantizar que los residuos que hayan sido generados dentro de la operación del puerto marítimo como resultado normal de la labor o a causa de la atención de una emergencia, sean entregados y gestionados correctamente por el terminal de combustible ante un gestor autorizado.

Adicionalmente, el programa PM-PMA-7 Protección de Organismos Marinos y Hábitats

Acuáticos Sensibles, establece los pasos importantes para que se lleve a cabo la operación de la I.P., la limpieza, el lavado y desgasificación de los sistemas de conducción y distribución, y los residuos generados allí, sean manejados adecuadamente sin comprometer los organismos marinos y los ecosistemas acuáticos y terrestres sensibles que se encuentren presentes en la zona.

7.4 CARGAS DE ORIGEN ANIMAL O VEGETAL.

De acuerdo con las características del terminal, especializado en el manejo de gráneles líquidos (Hidrocarburos y sus derivados), no se manejan cargas de origen animal o vegetal.

7.5 CARGAS DE MATERIAL EXPLOSIVO O RADIATIVO.

Las naves que transporten material explosivo o radioactivo deben adelantar el cargue y descargue conforme a los convenios internacionales ratificados por Colombia en las áreas de fondeo establecidas para tal fin por la Autoridad Marítima y las directrices que ésta establezca.

Estas condiciones de carga no se manejan en la IP, por lo tanto, no aplican en la

NSPZA S.A.-CARTAGENA.

En todo caso en el Plan de Manejo Ambiental - PMA se establece la ficha de manejo ambiental PM-PMA-3 Manejo de Residuos Peligrosos en el Muelle, que busca garantizar que los residuos que hayan sido generados dentro de la operación del puerto marítimo como resultado normal de la labor o a causa de la atención de una emergencia, sean entregados y gestionados correctamente por el terminal de combustible ante un gestor autorizado.

CAPITULO VIII DOCUMENTACION Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN

8.1 DOCUMENTACION.

Toda nave está obligada a presentar la documentación establecida por la Organización Marítima Internacional (OMI), así como los documentos establecidos en la Ley 17 de 1991, por medio de la cual se aprobó el convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional y las demás disposiciones reglamentarias concordantes. Los agentes marítimos, los capitanes y los armadores son responsables por la presentación de la documentación a las autoridades nacionales.

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 de la nave y antes de autorizar las operaciones de embarque o desembarque de pasajeros, cargue o descargue, se practicará visita oficial a la nave por las autoridades competentes, de conformidad con las normas y procedimientos



Documento firmado digitalmente



vigentes.

8.1 LIBRE PLATICA.

La **NSPZA S.A.-CARTAGENA** y los operadores de la IP, se abstendrán de autorizar operaciones si no se cuenta previamente con el otorgamiento de "Libre Plática" que para el efecto expida la Autoridad Marítima.

8.2 RESERVAS Y DERECHOS EN LA PRESTACION DE SERVICIOS.

La **NSPZA S.A.-CARTAGENA** podrá suspender el servicio a las personas naturales o jurídicas, cuando éstas no se encuentren a paz y salvo, incumplan: con las normas establecidas en el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, o cuando los servicios a prestar entrañen peligro para el medio ambiente, las personas o las instalaciones portuarias de acuerdo con criterios técnicos previamente establecidos.

nave por las autoridades competentes, de conformidad con las normas y procedimientos vigentes.

8.4 LIBRE PLATICA.

La **NSPZA S.A.-CARTAGENA** y los operadores de la IP, se abstendrán de autorizar operaciones si no se cuenta previamente con el otorgamiento de "Libre Plática" que para el efecto expida la Autoridad Marítima.

8.5 RESERVAS Y DERECHOS EN LA PRESTACION DE SERVICIOS.

La **NSPZA S.A.-CARTAGENA** podrá suspender el servicio a las personas naturales o jurídicas, cuando éstas no se encuentren a paz y salvo, incumplan: con las normas establecidas en el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, o cuando los servicios a prestar entrañen peligro para el medio ambiente, las personas o las instalaciones portuarias de acuerdo con criterios técnicos previamente establecidos.



Documento firmado digitalmente

