

## REPÚBLICA DE COLOMBIA


**MINISTERIO DE TRANSPORTE  
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**

RESOLUCIÓN No. 1136 DE 2019

( 1136 ) 29 JUL 2019

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la OILTANKING S.A., en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

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

En cumplimiento de la Ley 1ª de 1991 y sus decretos reglamentarios, de la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, y en ejercicio de sus competencias y facultades legales, en especial las contenidas en el numeral 9º del artículo 15 del Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 y las Resoluciones Nos. 1096 del 25 de junio de 2018 y 1939 del 23 de octubre de 2018.

**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; prelación y reglas sobre turnos, atraque y desatraque de naves; períodos de permanencia; tiempo de uso de servicios; documentación; seguridad industrial, y las demás que han estado sujetas a la empresa de Puertos de Colombia, en cuanto no se oponga a lo dispuesto en la presente Ley.”.
2. Que a su turno, el artículo 27 de la misma Ley 1ª de 1991 al enunciar las funciones de la Superintendencia General de Puertos, en su numeral 27.3 le asigna la de “Expedir por medio de resolución, las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos.”.
3. Que, en virtud de lo anterior, la Superintendencia General de Puertos por Resolución No. 071 del 11 de febrero de 1997, determinó el Reglamento Técnico 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, 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.

JEG

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

5. 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.”*

6. Que el Decreto No. 087 de 2011, *“Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias”*, modificado por el Decreto 2189 de 2016, en sus artículos 2, numeral 2.4 y 6, numeral 6.3, asigna al Ministerio de Transporte las funciones de formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, portuario y férreo.

7. Que mediante Decreto 4165 de 3 de noviembre de 2011 se modificó la naturaleza jurídica y la denominación del Instituto Nacional de Concesiones – INCO, pasando de ser un Establecimiento Público a una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial denominada Agencia Nacional de Infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte, el cual dispone expresamente en su artículo 25 que los derechos y obligaciones que a la fecha de expedición del citado decreto tenga el Instituto Nacional de Concesiones – INCO, continuarán a favor y a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura.

8. Que la Superintendencia General de Puertos suscribió el Contrato de Concesión Portuaria No. 021 de 1997 mediante el cual se otorgó a la SOCIEDAD DOW QUIMICA DE COLOMBIA S.A., una concesión que le permite a ésta última ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas marinas accesorias a aquellas o éstos, para la construcción de un puerto de servicio privado, para la operación de un muelle para recibo y despacho de productos químicos y a granel, ubicado en el kilómetro 14 de la zona industrial de Mamonal de Cartagena, cuyas áreas, ubicación exacta, linderos y extensión se encuentran descritas en las cláusulas segunda y tercera del citado Contrato.

9. Posteriormente, en virtud de lo establecido en el artículo 17 de la Ley 1 de 1991, por solicitud del concesionario y previo el procedimiento legal correspondiente, mediante Otrosí No.002 del 6 de febrero de 2012 al Contrato de Concesión Portuaria No. 021 de 1997, la ANI, la Sociedad DOW QUIMICA DE COLOMBIA S.A y la Sociedad OILTANKING COLOMBIA S.A., acordaron (i) ceder el Contrato a favor de Sociedad OILTANKING COLOMBIA S.A NIT 900257792-3.

10. Que el Ministerio de Transporte expidió la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, *“Por medio de la cual se establece el contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones.”*, disposición que revocó la Resolución No. 071 de 1997 de la otrora Superintendencia General de Puertos.

11. Que de conformidad con el artículo 2 de la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación *“(…) se aplicará a los titulares de concesiones portuarias, homologaciones, autorizaciones temporales, permisos, licencias portuarias o cualquier otro tipo de permiso portuario establecido en las Leyes 1ª de 1991, 1242 de 2008 y en sus Decretos Reglamentarios.”*

12. Que la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, en su artículo 15 dispone:

*“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.*

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

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.”
13. Que la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, en su artículo 18 establece:
- “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

JEG.

2

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

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.”

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

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

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

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

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

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

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

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

16. Que así mismo la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, en su artículo 22 estatuye:

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

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

**"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997"**

17. Que por medio de la Resolución No. 0004159 de 6 de octubre de 2017<sup>1</sup>, el Ministerio de Transporte dispuso establecer nuevos plazos dispuestos en la Resolución 0850 de 2017 para el ajuste de los Reglamentos Técnicos de Operaciones de Puertos Marítimos, con base en las siguientes consideraciones:

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

*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 párrafo 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."*

18. Que el artículo 1 de la Resolución 0004159 de 2017 estableció que "Los autorizados que tengan aprobado el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de Puertos Marítimos y deben ajustarlo a las condiciones de operación de que trata la Resolución 0850 de 2017, deben radicar la documentación requerida ante la entidad competente, según los años en que fue otorgada la concesión, dentro de los siguientes plazos":

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

JEG

Ad  
3

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

Concesiones otorgadas entre los siguientes años, (Desde-hasta)	Plazo máximo de radicación de documentación por parte de los autorizados
2017	Cinco (5) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.
2012-2016	Siete (7) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.
2010-2011	Nueve (9) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.
2007-2009	Ocho (8) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.
2002-2006	Trece (13) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.
1996-2001	Quince (15) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.
1992-1995	Diecisiete (17) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.

**19.** Que a través de comunicación con registro No. 20186001189011 del 27 de diciembre de 2018 suscrita por el Superintendente Delegado de Puertos, radicada en la entidad bajo el No. 2018-409-137776-2 del 31 de diciembre de 2018, se indica:

*“El director General de la Sociedad Portuaria Oiltanking Colombia S.A., doctor Alvin Anaya, entregó mediante escrito radicado en esta Superintendencia con No. 20185604404642 del 19/12/2018, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, para concepto.*

*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”.*

**20.** Que mediante comunicación No. 29201901247 MD-DIMAR-SUBMERC-ASIMPO del 25 de febrero de 2019 suscrita por el Director General Marítimo (E), radicada en la entidad bajo el No. 2019-409-020642-2 del 28 de febrero de 2019, se indica:

*“(…) Con referencia al oficio radicado en DIMAR bajo el No. 292018111867 mediante el cual la Sociedad Portuaria OILTANKING S.A., presenta el Proyecto de Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación para concepto de la Autoridad Marítima en el marco de lo establecido la Resolución 850 del 6 de abril de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte, se emite concepto Favorable, y se anexa un CD que contiene el documento conceptuado, con el propósito de continuar con el correspondiente proceso ante la Agencia Nacional de Infraestructura”.*

**21.** Que mediante oficio con radicación ANI No. 20193030065651 del 4 de marzo de 2019, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, solicita a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, emitir el respectivo concepto al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operaciones allegado por el Concesionario.

**22.** Que, en atención a las disposiciones legales y contractuales antes enunciadas, la Sociedad Oiltanking Colombia S.A., mediante la comunicación radicada con el No. 20194090228022 del 6 de marzo de 2019, remitió a la ANI el texto definitivo y ajustado del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación para su correspondiente aprobación.

RF

Rd

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

23. Que el proyecto cuenta con una Licencia Ambiental otorgada por el Establecimiento Público Ambiental de Cartagena – EPA Cartagena, mediante la Resolución No.170 del 2 de abril de 2012, para desarrollar el proyecto Ampliación del Terminal Portuario Oiltanking Colombia S.A., en la etapa de construcción y operación de 6 diques y la ampliación de uno existente, para completar 13 diques, la instalación de 61 tanques de almacenamiento de diferentes capacidades de llegada de buques, cuya actividad es la recepción, almacenamiento y despacho de sustancias químicas, hidrocarburos, derivados del petróleo y aceites de origen vegetal y mineral, a granel, localizada en la Zona Industrial de Mamonal Km 12, en el Distrito de Cartagena de Indias.

El Establecimiento Público Ambiental de Cartagena- EPA, mediante Auto No. 1050 del 21 de octubre de 2016, ordenó la remisión en traslado por competencia a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, del Expediente 5401 perteneciente a la empresa Oiltanking de Colombia.

24. La Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique - CARDIQUE, expidió los siguientes actos administrativos, que hacen parte de la Sociedad Portuaria Oiltanking Colombia S.A.:

- Resolución No. 449 de 7 de mayo de 2014, mediante la cual se establece que es viable técnica y ambientalmente las actividades de relimpia de la zona de maniobras de atraque y de amarre del muelle de la Sociedad Oiltanking de Colombia S.A.
- Resolución No. 1065 del 14 de julio de 2015, mediante la cual otorga viabilidad ambiental a la Sociedad Oiltanking de Colombia S.A., para el remplazo de las piñas de atraque y de amarre de sus instalaciones portuarias, localizadas en el Km 12 de la vía a Mamonal, Distrito de Cartagena de Indias.
- Resolución No. 0027 del 16 de enero de 2018, expedida por CARDIQUE, donde se modifica la Resolución No. 0049 del 7 de mayo de 2014, que autorizó a la Sociedad Oiltanking Colombia S.A., la relimpia con un volumen de 205.000 m3, y una profundidad de 13,2 metros, en el sentido que el volumen final de relimpia será de 198.451 m3, con una profundidad de 13 metros.

25. La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, expidió los siguientes actos administrativos, que hacen parte de la Sociedad Portuaria Oiltanking Colombia S.A.:

- Auto 1050 de 21 de octubre de 2016, el Establecimiento Público Ambiental de Cartagena- EPA ordena la remisión en traslado por competencia a la ANLA del expediente 5401 perteneciente a la empresa Oiltanking de Colombia.
- Auto 1434 de 25 de abril de 2017, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA avoca conocimiento de las actuaciones administrativas adelantadas por el Establecimiento Público Ambiental – EPA CARTAGENA, con relación al expediente denominado (Ampliación del Terminal Portuario Oiltanking Colombia S.A.) y ordena la apertura del expediente LAM7378-00.
- Auto No. 00299 del 31 de enero de 2018, expedido por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, por el cual se efectúa seguimiento y Control a la empresa OILTANKING COLOMBIA S.A., y en donde entre otros aspectos, se contempla lo siguiente:

*“ARTÍCULO PRIMERO. Requerir a la empresa OILTANKING COLOMBIA S.A. para que en un término no superior a seis (6) meses, contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo, solicite la actualización del Plan de Manejo Ambiental -PMA, establecido para el proyecto “Ampliación del Terminal*

LEA

RF  
4

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

Portuario OILTANKING COLOMBIA S.A., de acuerdo con lo expuesto en el presente Auto; teniendo en cuenta los términos de referencia “PARA LA ELABORACIÓN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL-EIA EN PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN O AMPLIACIÓN Y OPERACIÓN DE PUERTOS MARÍTIMOS DE GRAN CALADO” acogidos por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible mediante la Resolución 112 del 28 de enero de 2015, en cuanto aplique....

26. Que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, mediante oficio con radicación ANI No. 2019-409-031952-2 del 28 de marzo de 2019, considera necesario que se realicen ajustes y/o aclaraciones en algunos apartes del documento del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aportado por la Sociedad Portuaria Oiltanking Colombia S.A.

27. Que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, mediante oficio con radicación ANI No. 2019-409-050686-2 del 17 de mayo de 2019, emitió concepto en los siguientes términos:

*“Esta Autoridad Nacional ha recibido las comunicaciones del asunto, mediante las cuales requiere “Solicitud concepto- Reglamento de Condiciones Técnicas de Operaciones, el cual fue ajustado conforme las observaciones y recomendaciones contenidas en el oficio radicado No. 2019038273-2-00 del 27 de marzo de 2019.*

*Al respecto, esta Autoridad una vez realizada la revisión de los siguientes numerales del documento Reglamento de Condiciones Técnicas de Operaciones del Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A.:*

1. Numeral 1.5.1. obligaciones de los operadores portuarios
2. Numeral 1.53 obligaciones de los usuarios del Terminal Portuario
3. Numeral 1.5.4. Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)
4. Numeral 3.9. Programa de mantenimiento e información batimétrica
5. Numeral 3.13.1. Instalaciones en tierra
6. Numeral 4.5.5. Condiciones de limpieza general del terminal
7. Numeral 4.6.3.3. Asistencia y ayuda en casos de emergencia
8. Numeral 4.6.8. Reparaciones menores
9. Numeral 4.6.10.1 Descargue de lastre y sentinas- control de contaminación
10. Numeral 4.6.10.2 En relación a las aguas de lastre
11. Numeral 4.6.11. Suministro de Combustible
12. Numeral 4.6.13. Recepción de desechos líquidos, vertimientos y desechos sólidos
13. Numeral 4.6.13.1. Desechos, basuras y aguas servidas
14. Numeral 4.6.16. Fumigaciones y numeral 7.2. fumigaciones
15. Numeral 4.8.1. Manipulación y transporte de mercancías
16. Numeral 4.8.17. Lavado de tanques de los buques
17. Numeral 7.3. Residuos contaminantes procedentes de los buques
18. Numeral 7.4. Cargas de origen animal y vegetal
19. Numeral 7.5. Cargas de material explosivo o radiactivo

*Considera que la Sociedad Portuaria Oiltanking, ha dado cumplimiento a los ajustes y recomendaciones solicitadas respecto del contenido del Reglamento Técnico de Operaciones del Puerto”*

28. Que tratándose de un documento de orden eminentemente técnico y operativo, corresponde al Grupo Interno de Trabajo de Proyectos Férreos y Portuarios de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, en ejercicio de sus funciones establecidas en los numerales 3 y 16 de la Resolución No.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

1096 de 25 de junio de 2018<sup>2</sup>, efectuar la evaluación y verificación del reglamento de condiciones técnicas de operación presentado por el concesionario y constatar que el mismo se ajuste a la reglamentación especial vigente, en este caso a las disposiciones contenidas en la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017 del Ministerio de Transporte.

29. Que la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo Férreo y Portuario de la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI, mediante memorando No. 2019-303-008797-3 del 14 de junio de 2019, evaluó el documento remitido por el concesionario verificando que este contara con las aprobaciones de las entidades pertinentes que son la DIMAR, de la SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE y la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA presentado por EL CONCESIONARIO, adjuntando los siguientes documentos:

1. Resolución No. 0000850 del 06 de abril de 2017 – Ministerio de Transporte
2. Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Sociedad Oiltanking Colombia S.A. (Formato Word)
3. Concepto favorable Superintendencia de Puertos y Transporte, Radicado ANI No. 2018-409-137776-2
4. Concepto favorable Dirección General Marítima – DIMAR, Radicado ANI No. 2019-409-020642-2
5. Concepto favorable de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA, Radicado ANI No. 2019-409-050686-2

30. Que sólo podrá otorgarse aprobación del RCTO en lo que a la fecha se encuentre autorizado contractualmente por la ANI dentro del marco del Contrato de Concesión N°021 de 1997.

31. Que teniendo en cuenta que se ha efectuado la verificación y estudio técnico pertinente del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Oiltanking Colombia S.A., y se ha certificado que el mismo se ajusta a la normatividad vigente, se debe proceder a su aprobación.

En mérito de lo expuesto,

**RESUELVE:**

**ARTÍCULO PRIMERO.** Aprobar el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la Sociedad Oiltanking Colombia S.A., en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997, cuyo texto se anexa a la presente Resolución, haciendo parte fundamental e integral de la misma.

**PARÁGRAFO.** La aprobación del reglamento de condiciones técnicas de operación de que trata la presente resolución, en ningún caso puede entenderse como una autorización para la modificación

<sup>2</sup> Resolución No. 1096 de 2018, “Por la cual se adopta en Manual Específico de Funciones y Competencias Laborales para los empleos de la planta de personal de la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones”. Vicepresidencia de Gestión Contractual - Gerente de Proyectos Portuarios. Funciones Esenciales. “(...) 3. Evaluar, controlar y hacer seguimiento a los aspectos técnicos y operativos de los contratos de concesión y demás formas de asociación público privada del modo portuario, de acuerdo con lo estipulado en los contratos (...) 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 31-32)

LEG

AL

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

de la concesión otorgada. En caso de contradicción entre alguna de las disposiciones de este reglamento y el contrato de concesión portuaria No. 021 de 1997, prevalecerá lo dispuesto en el contrato de concesión.

**ARTÍCULO SEGUNDO.** De conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° de la Resolución No. 000850 de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte, la Sociedad Oiltanking Colombia S.A., deberá fijar ejemplar físico de esta resolución y del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria que se aprueba, en un lugar visible al público en el terminal portuario, y garantizar el libre acceso a la versión electrónica de los mismos vía web. Se exceptúa de la presente obligación la información de uso reservado por parte de la Sociedad Oiltanking Colombia S.A., conforme al marco normativo vigente.

**ARTÍCULO TERCERO.** Notifíquese la presente resolución a la Sociedad Oiltanking Colombia S.A., 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 Puertos y Transportes, a la Autoridad nacional de Licencias Ambientales - ANLA, y a la Dirección General Marítima - DIMAR, para lo de sus competencias.

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

**ARTÍCULO SEXTO.** Contra la presente resolución procede el recurso de Reposición.

**NOTIFÍQUESE, COMUNIQUESE Y CÚMPLASE**

Dada en Bogotá, D.C., el día

29 JUL 2019

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

Proyectó Jurídico: Luz Dianne Díaz Gómez- Abogada GAGC1 VJ  
Proyectó Técnico: Juan Pablo Alarcón Sierra - Apoyo Supervisión - VGC  
Proyectó ambiental: Alvaro Pabón Lozano- Experto G3-07 GITA- VPRE - ANI

Vo. Bo Jurídico: José Román Pacheco Gallego- Gerente GIT Asesoría Gestión Contractual 1 - VJ  
Vo. Bo. Técnico: Edison Díaz García- Gerente de Proyectos Portuarios  
Vo. Bo. Ambiental: Beatriz Eugenia Orozco Gil- Coordinador Grupo Interno de Trabajo Ambiental VPRE

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

# Oiltanking

## Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación

**Versión 1**

**Abril 2019**

*JEG*

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

#### TABLA DE CONTENIDO

CAPÍTULO PRIMERO: ASPECTOS GENERALES .....	19
1.1. Objetivo .....	19
1.2. De las aplicaciones del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación .....	19
1.3. Definiciones .....	20
1.4. Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional adecuados a cada servicio .....	27
1.5. Obligaciones .....	27
1.5.1. Obligaciones de los operadores portuarios .....	27
1.5.2. Obligaciones de las agencias marítimas .....	27
1.5.3. Obligaciones de los usuarios del Terminal portuario .....	28
1.5.4. Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).....	29
1.6. Cumplimiento de normas legales.....	30
1.7. De las Autoridades de los Puertos.....	30
CAPÍTULO SEGUNDO: ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO.....	31
2.1. Organización.....	31
2.1.1. Oiltanking Colombia S.A.....	31
2.1.2. Funciones del Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A.....	31
2.2. Administración .....	32
2.2.1. Modelo de administración y operación .....	32
2.2.2. Relación con los usuarios .....	33
2.2.3. Estructura tarifaria .....	33
2.2.4. Protocolo de Facturación .....	33
2.2.5. Sistema de gestión de calidad .....	33
2.2.6. Políticas de calidad y acceso.....	33
2.2.7. Sistema de Comunicación y de información .....	34
2.2.8. Código de buen gobierno del puerto .....	34
2.2.9. Criterios generales de productividad .....	35
CAPÍTULO TERCERO: INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS .....	35
3.1. Canales de acceso.....	35
3.2. Dársena de maniobras (Área de maniobras).....	35
3.3. Área de atraque.....	36

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

3.4.	Muelle.....	36
3.5.	Ayudas a la navegación .....	37
3.5.1.	Boyas privadas de Señalización y Amarre .....	38
3.5.2.	Cartas de Navegación .....	38
3.5.3.	Prevención para la Recalada .....	39
3.6.	Peligros a la Navegación.....	39
3.7.	Áreas de fondeo .....	39
3.8.	UKC y Calado operacional .....	40
3.9.	Programa de mantenimiento e información batimétrica .....	40
3.10.	Accesos vehiculares, férreos y peatonales .....	41
3.11.	Patios y bodegas .....	41
3.12.	Instalaciones para el recibo de la carga .....	41
3.13.	Equipos e instalaciones para operación portuaria .....	41
3.13.1.	Instalación en tierra.....	41
3.14.	Instalaciones de recepción .....	42
CAPÍTULO CUARTO: SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA.....		42
4.1.	Horarios.....	42
4.1.1.	Horario de atención al público .....	42
4.1.2.	Horario de trabajo .....	42
4.2.	Condiciones de la prestación de los servicios .....	42
4.3.	Documentación necesaria para la prestación del servicio.....	43
4.4.	Protocolo de verificación de información y documentos .....	43
4.5.	Servicios generales .....	43
4.5.1.	Uso de dársenas de maniobra y canales de acceso privado .....	44
4.5.2.	Control de las operaciones portuarias, marítimas, terrestres, fluviales y férreas.....	44
4.5.3.	Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto.....	44
4.5.4.	Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto.....	45
4.5.5.	Condiciones de limpieza general del Terminal .....	45
4.6.	Servicios a la nave .....	45
4.6.1.	Características del buque tipo o diseño .....	45
4.6.2.	Servicio de Practicaje.....	46
4.6.2.1.	Obligatoriedad .....	46

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

4.6.2.2.	Servicio.....	46
4.6.3.	Servicio de remolcador.....	48
4.6.3.1.	Obligatoriedad .....	48
4.6.3.2.	Responsabilidad del Uso de Remolcador.....	49
4.6.3.3.	Asistencia y Ayuda en Casos de Emergencias.....	49
4.6.3.4.	Requisitos para Prestar Servicio .....	49
4.6.3.5.	Reporte de Maniobras .....	50
4.6.3.6.	Incumplimiento en la Prestación del Servicio de Remolcador .....	50
4.6.4.	Amarre y desamarre de buques.....	50
4.6.5.	Muellaje.....	50
4.6.6.	Apertura de escotilla .....	50
4.6.7.	Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos .....	51
4.6.8.	Reparaciones menores.....	51
4.6.8.1.	Desguace de naves.....	51
4.6.9.	Aprovisionamiento y usería.....	51
4.6.10.	Recibo y/o suministro de lastre.....	52
4.6.10.1.	Descargue de lastre y sentinas – Control de contaminación .....	52
4.6.10.2.	En Relación a las aguas de lastre .....	52
4.6.11.	Suministro de combustible.....	53
4.6.12.	Servicios de lancha .....	53
4.6.13.	Recepción de desechos líquidos, vertimientos y desechos sólidos .....	53
4.6.13.1.	Desechos, basuras y aguas servidas .....	53
4.6.14.	Servicio de vigilancia .....	54
4.6.15.	Servicios públicos .....	54
4.6.15.1.	Suministro de agua potable.....	54
4.6.15.2.	Electricidad .....	54
4.6.16.	Fumigaciones.....	54
4.6.17.	Alquiler de equipos y aparejos.....	54
4.6.18.	Inertización de gases .....	55
4.7.	Servicios a los pasajeros .....	55
4.7.1.	Embarque y desembarque de pasajeros.....	55
4.7.2.	Cargue y descargue de equipajes y vehículos en régimen de pasaje .....	55
4.8.	Servicios a la carga .....	55

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

4.8.1.	Manipulación y transporte de mercancías.....	55
4.8.2.	Cargue /Descargue/Transbordo.....	55
4.8.3.	Estiba /Desestiba.....	56
4.8.4.	Clasificación y toma de muestras.....	56
4.8.5.	Reconocimiento o inspección de mercancías .....	56
4.8.6.	Trimado /Trincado /Tarja .....	56
4.8.7.	Manejo y reubicación.....	56
4.8.8.	Servicio a los contenedores.....	56
4.8.9.	Embalaje y reembalaje .....	56
4.8.10.	Pesaje /Cubicaje .....	56
4.8.11.	Marcación y rotulación.....	57
4.8.12.	Almacenaje de mercancías.....	57
4.8.13.	Porteo de la carga .....	57
4.8.14.	Consolidación o desconsolidación de mercancías .....	57
4.8.15.	Cadena de frío .....	57
4.8.16.	Servicios logísticos.....	57
4.8.17.	Lavado de tanques de los buques .....	57
<b>CAPÍTULO QUINTO. PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD.....</b>		<b>58</b>
5.1.	Protocolo de maniobras .....	58
5.1.1.	Aproximación e ingreso al canal del Terminal portuario .....	58
5.1.2.	Maniobra de atraque .....	59
5.1.3.	Maniobra de amarre .....	60
5.1.4.	Protocolo de zarpe .....	60
5.1.5.	Protocolo de fondeo.....	61
5.2.	Protocolo de seguridad en operaciones en las líneas de amarre del Terminal .....	62
5.3.	Protocolo de zarpe de emergencia .....	62
5.4.	Protocolo sobre control del tránsito en el canal de navegación.....	63
5.4.1.	Velocidad de las Naves.....	63
5.4.2.	Reglas de Camino .....	63
5.5.	Protocolo de zarpe de emergencia (incendio, mal tiempo, terrorismo, etc.).....	63
5.6.	Protocolo para apertura de bodegas .....	64
5.7.	Protocolo para el establecimiento de rendimientos de las naves y operaciones.....	64

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

5.8.	Protocolo de evacuación directa de cargas.....	64
5.9.	Protocolo para la inspección simultanea de mercancías .....	64
5.10.	Protocolos de inspección intrusivas y no intrusiva de carga .....	64
5.11.	Protocolo para el descargue con lluvia .....	65
5.12.	Protocolo para el manejo de equipajes en naves de pasajeros.....	65
5.13.	Protocolo de almacenamiento descubierto.....	65
5.14.	Protocolo de operaciones en fondeo.....	65
5.15.	Protocolo para la entrega de la carga .....	66
5.15.1.	Tiempo Deducible del Tiempo Asignado para el Cargue .....	66
5.16.	Protocolo para el manejo de cargas contaminadas.....	66
5.17.	Protocolo sobre cargas objetables.....	66
5.18.	Protocolo para la remoción de cargas objetables .....	67
5.19.	Protocolo para el manejo de carga para otros puertos, cargas en tránsito .....	67
5.20.	Protocolo para el rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua .....	67
5.21.	Protocolo para evitar presencia de animales .....	67
5.22.	Protocolo de operación de equipos .....	67
5.23.	Protocolo de control de ingreso y salida de personas .....	67
5.24.	Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos.....	68
5.25.	Protocolo de ingreso y salida de vehículos de carga .....	68
5.26.	Protocolo de control de ingreso y salida de maquinaria y equipos portuarios .....	68
5.27.	Protocolos para el manejo de todo tipo de carga.....	68
5.27.1.	Protocolo de entrada y recibo de la carga .....	68
5.27.2.	Protocolo de almacenamiento de carga .....	69
5.27.3.	Protocolo de entrega y salida de carga .....	69
5.27.4.	Protocolo de transferencia de carga a otros medios de transporte .....	70
5.28.	Protocolos para el manejo de mercancías peligrosas - Código IMDG .....	71
5.28.1.	Cumplimiento de las Normas Aduaneras.....	71
5.28.2.	Normas Sobre Carga Peligrosa .....	71
5.29.	Protocolo para facilitar la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005) ...	72
5.30.	Protocolos para atender emergencias y contingencias .....	73
5.30.1.	Protocolo para atender derrames de hidrocarburos (bunkering) .....	75
5.30.2.	Protocolo para atender escape de gas natural licuado – GNL .....	75

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

5.30.3.	Protocolo para atender derrame de graneles líquidos .....	76
5.30.4.	Protocolo para atender derrame de graneles sólidos.....	76
5.31.	Protocolo de circulación dentro del Terminal .....	76
5.32.	Protocolo para la identificación de personas, equipos, y cargas.....	76
5.33.	Protocolos de seguridad en prevención de accidentes y de seguridad industrial para las instalaciones que se encuentran en vía de construcción. ....	76
<b>CAPÍTULO SEXTO: REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES.....</b>		<b>76</b>
6.1.	Protocolo para el anuncio, arribo y permanencia de naves.....	76
6.1.1.	Restricciones para Arribo de Naves .....	76
6.1.2.	Aceptación del Buque .....	77
6.1.3.	Notificación de Arribo .....	77
6.1.4.	Contenido del Aviso de Arribo .....	77
6.2.	Prelaciones para el atraque.....	78
6.2.1.	Modificación de la Prelación .....	78
6.2.2.	Prelaciones para la prestación del servicio .....	79
6.2.3.	Pérdida de Turno de Atraque.....	79
6.3.	Prelaciones para el servicio de practicaaje .....	80
6.4.	Asignación de muelle .....	80
6.5.	Prohibiciones para las naves durante su permanencia en el Terminal.....	81
6.6.	Desatraque .....	82
6.7.	Orden de desatraque .....	83
6.8.	Requisitos para el zarpe .....	83
<b>CAPÍTULO SÉPTIMO: CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE .....</b>		<b>84</b>
7.1.	Salud en el trabajo.....	84
7.2.	Fumigaciones.....	85
7.3.	Residuos contaminantes procedentes de los buques.....	85
7.4.	Cargas de origen animal y vegetal.....	85
7.5.	Cargas de material explosivoo radiactivo.....	86
7.6.	Otras precauciones.....	86
7.7.	Precauciones de seguridad de la nave .....	86
7.8.	Protección al medio ambiente .....	87
<b>CAPÍTULO OCTAVO. DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN.....</b>		<b>87</b>
8.1.	Documentación .....	87

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

8.1.1.	Presentación de Documentos .....	87
8.1.2.	Normas Aduaneras y Derechos de Faros y Boyas .....	87
8.1.3.	Documentación para la operación del buque en el Puerto .....	87
8.2.	Facilitación del tráfico marítimo .....	88
8.3.	Visita Oficial o Libre plática .....	88
8.4.	Key Meeting.....	89
8.5.	Aspectos de Coordinación con Usuarios .....	89
8.6.	Demoras .....	89
8.7.	Cartas de Protesta .....	90
8.8.	Embarcaciones al Lado del Buque.....	90
8.9.	Alistamiento del Buque .....	90
8.10.	Restricciones para Abordar y Desembarcar.....	91
8.11.	Requisitos para Salir del Puerto .....	91
8.12.	Operaciones de la Nave y Movimientos en el Puerto.....	91
8.13.	Reservas y derechos en la prestación de los servicios.....	91
8.14.	Responsabilidad en la prestación de los servicios .....	92
8.15.	Responsabilidad por Daños a las Instalaciones Portuarias .....	94
8.16.	Responsabilidades por accidente, daños, averías a la carga y a las instalaciones portuarias.....	94
ANEXOS.....		95
ANEXO 1. PLANO DE CANAL DE ACCESO Y APROXIMACIÓN AL TERMINAL OILTANKING COLOMBIA S.A.		96
ANEXO 2. ESQUEMA SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA, ÁREA DE MANIOBRA Y DÁRSENA DE GIRO.		97
ANEXO 3. ORGANIGRAMA DEL TERMINAL MARÍTIMO OILTANKING COLOMBIA S.A.		98
ANEXO 4. LISTA DE DOCUMENTOS QUE HACEN PARTE CONSTITUTIVA DEL REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN DEL TERMINAL MARÍTIMO DE OILTANKING COLOMBIA S.A.		98
ANEXO 5. DESCRIPCION INTALACIONES EN TIERRA.		100
ANEXO 6. CANTIDAD Y TIPO DE REMOLCADORES PARA EL TERMINAL MARÍTIMO DE OILTANKING COLOMBIA S.A.		102
ANEXO 7. ESTRUCTRA TARIFARIA		103
ANEXO 8. VIGENCIAS DE PERMISOS DE HABILITACIÓN PORTUARIA.		104

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

## CAPÍTULO PRIMERO: ASPECTOS GENERALES

### 1.1. Objetivo

El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A. busca cumplir con la Ley 01 de 1991 y la Resolución 850 de 2017 del Ministerio de Transporte, con el fin de establecer las normas básicas para operar en forma eficiente y segura en las instalaciones portuarias, basándose en estándares de operación marítima internacional, en las reglamentaciones establecidas por el Estado Colombiano y por aquel producto de la experiencia del sector.

Oiltanking tiene una concesión portuaria con vigencia hasta el año 2037, cuyas coordenadas son:

PUNTOS DE CONCESIÓN OILTANKING MAGNA – SIRGAS (4686) H=-22.787		
PUNTO	ESTE	NORTE
1	75°30'30.5932"	10°17'58.5145"
2	75°30'26.5231"	10°17'58.4344"
3	75°30'28.0531"	10°18'04.0044"
4	75°30'31.4631"	10°18'04.2945"
5	75°30'32.5631"	10°18'03.1545"
6	75°30'32.2331"	10°17'59.9545"

### 1.2. De las aplicaciones del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación

Las disposiciones y normas contenidas en este reglamento son de obligatorio cumplimiento por el Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A. en su calidad de titular de la concesión portuaria y propietaria de las instalaciones, así como para los operadores portuarios y todas las personas naturales y jurídicas que ingresen, desarrollen o utilicen las instalaciones o servicios del Terminal. De igual forma, deben manifestar que conocen y aceptan los términos y condiciones aquí estipulados.

El cumplimiento de las normas establecidas en el presente reglamento no eximen a los usuarios del muelle del Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A. o a sus representantes y autoridades de las disposiciones vigentes expedidas por el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, la Dirección General Marítima, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales- DIAN, el Ministerio de Medio Ambiente y demás autoridades que ejercen funciones específicas en las actividades portuarias.

El Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A. en cumplimiento a lo dispuesto por el numeral 6 del artículo primero de la resolución 0850 de 2017 del Ministerio de Transporte, permitirá, en todo momento, el libre acceso a sus instalaciones de los funcionarios de la Superintendencia de Puertos y Transportes y

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

rendirá, oportunamente, los informes de rutina que esta entidad requiera y aquellos que solicite por razones especiales.

Los funcionarios de Aduana, DIMAR, CARDIQUE, ANLA y demás autoridades relacionadas con la actividad marítima cuentan con todas las facilidades de ingreso a la instalación portuaria siempre y cuando estén plenamente identificados.

Ninguna persona natural o jurídica podrá desembarcar o embarcar mercancías, provisiones, materiales sólidos o líquidos, equipajes o elementos de uso personal o de cualquier otra naturaleza por ningún sitio del muelle, sin el cumplimiento previo de los requisitos exigidos por el Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A. y las autoridades competentes.

### 1.3. Definiciones

Para los efectos del presente reglamento, se adoptan las siguientes definiciones:

**Actividad Portuaria:** se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, Terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; el manejo de carga, estiba y desestiba, cargue y descargue, tarja, trincado, porteo, practicaaje, amarre y desamarre, remolque, almacenamiento, apertura, acondicionamiento de plumas y aparejos, reubicación, reconocimiento y usería, llenado y vaciado de contenedores, embalaje, pesaje, cubicaje, marcación, manejo de vertimiento y residuos portuarios, seguridad industrial, alquiler de equipos, operación de equipos portuarios, fumigación, inspección y clasificación, 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.

**Agencias Aduaneras:** son las personas jurídicas autorizadas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN para ejercer el agenciamiento aduanero, actividad auxiliar de la función pública aduanera de naturaleza mercantil y de servicio, orientada a garantizar que los usuarios de comercio exterior que utilicen sus servicios cumplan con las normas legales existentes en materia de importación, exportación y tránsito aduanero y cualquier operación o procedimiento aduanero inherente a dichas actividades. (Dec. 2832/08 art 12)

**Agencia Nacional de Infraestructura ANI:** agencia nacional estatal, adscrita al Ministerio de Transporte, que tiene por objeto la planeación, coordinación, estructuración, contratación, ejecución, administración y evaluación de proyectos de concesiones para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura de transporte en todos sus modos.

**Agente Marítimo:** es la persona, natural o jurídica, que representa en tierra al Armador para todos los efectos relacionados con la nave.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

**Área de Fondeo:** jurisdicción de la Capitanía de Puerto para anclar los buques.

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

**Autoridad Aduanera:** es la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN. Unidad Administrativa especial de carácter técnico adscrita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público que asume las funciones de estadística y doctrina respecto a los impuestos territoriales y tiene las funciones de control y vigilancia sobre el cumplimiento del régimen cambiario en materia de importación y exportación de bienes y servicios.

**Autoridad Ambiental:** es el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, o en su ámbito en Cartagena la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique, quien es la entidad reguladora de los aspectos ambientales a nivel local. Así como el Establecimiento Público Ambiental de Cartagena- EPA, adscrito a la Alcaldía de Cartagena.

**Autoridad Marítima:** es la entidad que a nombre del Estado ejecuta la política del Gobierno en materia marítima; autoriza, dirige, coordina, controla y vigila el desarrollo de las actividades marítimas y fluviales de su jurisdicción y determina los requisitos para inscribir, otorgar y renovar las licencias de las personas naturales y jurídicas dedicadas a ella. Actualmente está constituida por la Dirección General Marítima y sus Capitanías de Puerto.

**Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA:** es la encargada de que los proyectos, obras o actividades sujetos de licenciamiento, permiso o trámite ambiental cumplan con la normativa ambiental, de tal manera que contribuyan al desarrollo sostenible del País.

**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 y la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI en lo relacionado con los contratos de concesión portuaria.

**Autoridad Sanitaria:** entidad encargada de la vigilancia, control y cumplimiento de las normas relacionadas con los aspectos sanitarios, ejercida por el ministerio de salud y sus diferentes dependencias, tales como el comité de sanidad portuaria INVIMA y la participación de Instituto Colombiano Agropecuario- ICA, Centro Nacional de Enlace (unidad de inteligencia epidemiológica y sanitaria, la cual da cumplimiento a los compromisos emanados del Reglamento Sanitario- RSI 2005.

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

**Autorizados:** los titulares de concesión portuaria, homologaciones, autorizaciones temporales, licencias portuarias, prestadores de servicios portuarios, operadores portuarios o cualquier otro tipo de permiso portuario establecido en la Ley 01 de 1991, en la Ley 1242 de 2008 y en sus decretos reglamentarios.

**Bollard Pull:** capacidad de tiro a punto fijo. Es la cantidad de toneladas que “tira” (tracciona) un remolcador cuya línea de remolque está hecha firme a una bita del muelle o lugar de la prueba a velocidad 0 nudos, medida por un dinamómetro. El Bollard Pull de un remolcador es un indicador de su capacidad de tracción o tiro, que permite una correcta asignación de remolcadores a cada tamaño de buque a ser remolcado.

**Buque o Nave:** toda construcción principal e independiente, idónea para la navegación y dedicada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión, a las cuales se refiere los artículos 1432 y 1433 del Código de Comercio.

**Calado Operacional:** es la máxima altura sumergida del casco permitida, para las maniobras seguras de atraque y desatraque en un puerto.

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

**Cargas objetables:** se considerarán como cargas objetables aquellas que al momento del arribo de la embarcación o barcaza muestren de manera notoria condiciones físicas diferentes a las observadas al momento del embarque y que no cumplan su caracterización técnica al momento de su desembarco. Como consecuencia de lo anterior se hayan presentados reclamos como efecto del acaecimiento de cualquier riesgo en la navegación, incluyendo abordaje, incendio, explosión, hundimiento, o derrame de productos al transferir hidrocarburos desde o hacia puertos.

**Capitanía de Puerto:** autoridad marítima local, que ejecuta las políticas adoptadas por la autoridad marítima nacional en su jurisdicción.

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

**Cargues o Descargues Directos:** modalidad de una operación de cargue o descargue cuyas mercancías requieren la evacuación o cargue inmediato sin almacenamiento o pre-estiba en el Terminal.

**Carga de Trasbordo:** carga manifestada como tal, procedente de países extranjeros, para otros países o puertos nacionales, transportada por vía marítima o fluvial.

**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- Organización Marítima Internacional.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

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

**Código IMDG:** código que recopila las disposiciones vigentes para el transporte marítimo de mercancías peligrosas en bultos, y se denota como el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

**Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP):** código internacional que hace parte del Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS-74 aprobado por el Estado Colombiano mediante la Ley 8ª de 1980, reglamentado parcialmente por el Decreto 1070 del 2015, con aplicación en el territorio nacional, donde existan instalaciones portuarias dedicadas al comercio exterior y a los viajes internacionales, así como a los buques de pasajeros y carga de transporte internacional con arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas que recalen en las mismas, así como a unidades móviles de perforación mar adentro.

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

**Consignatario:** persona referenciada en el Conocimiento de embarque, guía de cabotaje o contratos de transporte, o cartas de porte.

**Contratista:** persona natural o jurídica dedicada a la prestación de servicios.

**Control y Vigilancia:** es la acción de aquella autoridad que tiene la facultad de ejercer vigilancia y control sobre las personas naturales o jurídicas que ejecuten o cumplan actividades portuarias.

**Instituto Colombiano Agropecuario (ICA):** es el ente estatal regulador económico en los precios de mercado de productos agrícolas, promoviendo la asistencia técnica.

**INVIAS:** el Instituto Nacional de Vías de Colombia es una entidad estatal que opera bajo la administración del Ministerio de Transportes, y se encarga de ejecutar políticas, estrategias, planes y programas relacionados con la infraestructura vial pública del país.

**ISGOTT:** International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals. Es un documento de la OCIMF que tiene como referencia operar buques petroleros y sus Terminales en condiciones de seguridad.

**Libre Plática:** autorización que dan las autoridades marítimas para el inicio de operaciones de un buque o nave en un puerto.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

**Manifold:** conjunto de conexiones y bridas.

**Naves de Línea Ocasional:** las que prestan un servicio de transporte Marítimo en tráficos irregulares o en forma discontinua.

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

**N.O.R (Notice of Readiness):** sigla proveniente del inglés que significa Notificación de Alistamiento, indica que la nave se encuentra lista en todos los aspectos para iniciar operaciones.

**Obligación Aduanera en la Importación:** nace por la introducción de mercancías extranjeras al territorio nacional. Comprende la presentación de la declaración de importación, el pago de los tributos aduaneros y de las sanciones a que haya lugar; así como la obligación de conservar los documentos que soportan la operación, atender las solicitudes de información y pruebas, y en general, cumplir con las exigencias, requisitos y condiciones establecidos en las normas correspondientes.

**OCIMF:** the Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) es una asociación voluntaria de compañías petroleras que tienen interés promoción de la seguridad y prevención de la polución producida por los petroleros y Terminales.

**Operador Portuario:** es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería. (Art. 5.9 de la Ley 1 de 1991).

El Operador Portuario debe registrarse ante la Superintendencia de Puertos y Transporte para la prestación de los servicios considerados en la ley como actividad portuaria.

**Piloto Práctico:** oficial de marina mercante que recibe el barco en la entrada del puerto para asistir al Capitán con su asesoría, en el tránsito del buque a través del canal de entada a la Bahía de Cartagena hacia la instalación portuaria a donde va a ser asistido para la transferencia de carga.

Bajo el derecho internacional la responsabilidad de la maniobra del barco y del mismo buque es del Capitán, independientemente que tenga un piloto a bordo.

El Piloto Práctico coordina la maniobra de atraque y zarpe de los buques a las instalaciones portuarias en conjunto con el Capitán, los remolcadores, y el personal de amarre.

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

Cuando el barco va a zarpar de la instalación portuaria el piloto nuevamente asiste al Capitán en el tránsito de salida hasta que se desembarca en la boya de mar.

**Plan de Manejo Ambiental:** conjunto detallado de medidas y actividades que, producto de una evaluación ambiental, están orientadas a prevenir, mitigar, corregir o compensar los impactos y efectos ambientales debidamente identificados, que se causen por el desarrollo de un proyecto, obra o actividad. Incluye los planes de seguimiento, monitoreo, contingencia y abandono según la naturaleza del proyecto, obra o actividad. El Plan de Manejo Ambiental puede hacer parte del estudio de impacto ambiental o como instrumento de manejo y control para proyectos, obras o actividades.

**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 del río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y fluvial.

**Responsables de las Obligaciones Aduaneras:** serán responsables de las obligaciones aduaneras, el importador, el exportador, el propietario, el poseedor o el tenedor de la mercancía, así mismo, serán responsables de las obligaciones que se deriven por su intervención, el transportador, el agente de carga internacional, el depositario, intermediario y el declarante.

Para efectos aduaneros, la Nación estará representada por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

**Reestiba:** es aquella carga que durante la misma recalada de la motonave genere un movimiento buque/tierra/buque o buque/buque.

**Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005):** reglamento emanado de la Organización Mundial de la Salud para prevenir la propagación internacional de enfermedades, proteger esa propagación, controlarla y darle una respuesta de salud pública. Busca el intercambio de información sobre una posible emergencia de salud pública de Importancia Internacional –ESPII por parte de los países que lo adopten.

**Remolcador:** nave diseñada y construida con las características técnicas de maniobrabilidad, estabilidad, potencia, estructura y equipo para empujar o halar naves y artefactos navales, para apoyo portuario y/u otros servicios que pueda prestar conforme a la normatividad vigente.

**Residuo o desecho.** cualquier objeto, material, sustancia, elemento o producto que se encuentra en estado sólido o semisólido, o es un líquido o gas contenido en recipientes o depósitos, cuyo generador descarta,

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

rechaza o entrega porque sus propiedades no permiten usarlo nuevamente en la actividad que lo generó o porque la legislación o la normatividad vigente así lo estipula.

**Reunión Preoperativa:** concentración del personal involucrado en la operación portuaria de una nave con el propósito de coordinar e impartir instrucciones sobre las actividades que se pretenden desarrollar.

**Seguridad y Salud en el Trabajo:** disciplina que trata de la prevención de las lesiones y enfermedades causadas por las condiciones de trabajo, y de la protección y promoción de la salud de los trabajadores. Tiene por objeto mejorar las condiciones y el medio ambiente de trabajo, así como la salud en el trabajo. Conlleva la promoción y el mantenimiento del bienestar físico, mental y social de los trabajadores en todas las ocupaciones.

**Servicios Portuarios:** para efectos de este reglamento entiéndase como servicios portuarios los derivados de la definición dada para actividad portuaria.

**Sociedad Portuaria:** son sociedades anónimas constituidas con capital privado, público, o mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionadas con la actividad portuaria. (Art.5.20 Ley 1ª de 1991).

**Superintendencia de Puertos y Transporte:** vigila, inspecciona y controla la prestación del servicio público de transporte marítimo, fluvial, terrestre, férreo y aéreo en el país, en cuanto a lo que calidad de infraestructura y prestación del servicio se refiere.

**Terminal de Oiltanking:** área integrada por las instalaciones portuarias, zonas accesorias y adyacentes dadas en concesión a Oiltanking Colombia S.A.

**UKC:** de sus siglas en inglés (Under Keel Clearance) corresponde a la distancia entre la quilla del buque y el fondo marino.

**Usuarios:** son los armadores, agentes marítimos, propietarios de la carga, sociedades de intermediación aduanera, autoridades de policía, transportadores, operadores portuarios, operadores turísticos, contratistas y en general todas las personas que utilizan las instalaciones portuarias o reciben servicios del Terminal de Oiltanking Colombia S.A.

**Ventana de Tiempo:** período de tiempo dentro del cual una nave y/o artefacto naval debe arribar a la Terminal portuaria y recibir determinados servicios portuarios, con una hora de inicio y una de finalización previamente establecidas entre las partes.

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

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

**Zona de Fondeo:** área autorizada por la Autoridad Marítima dentro de la Bahía de Cartagena para el fondeo en buques.

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

La instalación portuaria cuenta con el personal idóneo y calificado para cumplir sus funciones de prestación de servicio portuario de atención a las naves recibidas en su muelle y para todas las operaciones y servicios prestados en tierra para sus clientes.

Cuenta con personal operativo conformado por supervisores del Terminal y operadores los cuales trabajan en turnos de 24 horas; con Administradores de Operaciones encargados de la planeación diaria de despachos y recepción de los buques, así como el control de los inventarios, reportes a clientes y manejo de la documentación correspondiente; un Departamento de HSSE&Q y Mantenimiento; una Gerencia Financiera y Administrativa en la cual se incluyen los Departamentos: contable, manejo de los recursos humanos y Sistemas de Información y datos (IT).

Así mismo la instalación cuenta con una Gerencia Comercial que lidera todos los aspectos comerciales con los clientes desde la preparación de las ofertas, contratación, ejecución y cierre de los contratos con clientes.

Todas las Gerencias reportan a la Dirección Gerencia de la compañía en Colombia.

Ver Anexo 3.

**1.5. Obligaciones**

**1.5.1. Obligaciones de los operadores portuarios**

Toda empresa que preste servicios de índole portuario en forma directa o por medio de terceros (servicio de remolcadores, amarradores, pilotos prácticos, recibo de slops, sentinas y aguas de lavado de tanques, etc.) en el Terminal debe ser operador portuario, cumplir con las disposiciones legales de la autoridad competente, las descritas por este reglamento, las que tienen que ver con las reglas para contratista de Oiltanking y las obligaciones definidas en la licencia ambiental y demás actos administrativos.

**1.5.2. Obligaciones de las agencias marítimas**

Su actividad en el Terminal se desarrollará en representación de una línea marítima o el armador de la nave que requiere los servicios.

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

Toda nave extranjera que arribe al Puerto de Cartagena debe tener un agente marítimo acreditado previamente en el país, debidamente autorizado para operar en el muelle del Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A. y debidamente autorizado y acreditado frente a las autoridades correspondientes.

Cuando se presenten cambios en la representación de un buque agenciado por el agente marítimo, la responsabilidad del agente marítimo inicial cesará ante Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A., cuando se cumplan las siguientes formalidades:

- Presentación de la copia del desistimiento y aceptación de los agentes marítimos, respectivamente ante DIMAR.
- Notificación al Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A. de la actuación anterior, indicando la fecha y hora a partir del cual se produce el cambio del agente marítimo.

El nuevo agente marítimo será responsable ante el Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A. por el pago de todos los servicios prestados a la nave a partir de la notificación del cambio de agente, con el cumplimiento de las anteriores formalidades.

El propietario de la carga está en la obligación de enviar al Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A. las hojas de datos de seguridad (Material Safety Data Sheet) de los materiales objeto de manipulación y/o movilización a través de la infraestructura portuaria. Cualquier falla y/o deficiencia informativa al respecto implica una exoneración plena de responsabilidad por parte del Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A.

El buque solicitará con antelación a su arribo, por medio de su agente marítimo, los servicios adicionales que requiera para su buque y que son prestados por el Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A.

### **1.5.3. Obligaciones de los usuarios del Terminal portuario**

Los usuarios de las instalaciones del Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A. deberán cumplir con las normas y reglamentos establecidos por el Terminal y las autoridades vinculadas a la actividad, así como los requerimientos ambientales dispuestos por la Autoridad Ambiental, las obligaciones definidas en la licencia ambiental y demás actos administrativos; lo previsto en el contrato de Concesión suscrito entre el Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A. y la Nación.

El Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A. será responsable de dar a conocer y verificar el cumplimiento de los requerimientos ambientales y responderá ante la Autoridad Ambiental por los posibles daños o afectaciones al medio ambiente, siempre y cuando se determine si Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A. es responsable de ello.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

Para iniciar actividades en el Terminal, el solicitante deberá contar con la aprobación de Oiltanking Colombia S.A, quien, solamente autorizará su ingreso, luego de completar su registro conforme a los requisitos establecidos, sus necesidades y atendiendo los criterios de seguridad, eficiencia y productividad según los estándares internacionales.

Se tendrán presente las siguientes consideraciones de acuerdo al tipo de requerimiento:

**Operadores portuarios:** Ver detalle en el numeral 1.5.1.

**Agencias marítimas:** Ver detalle en el numeral 1.5.2.

**Usuarios:** Ver detalle en el numeral 1.5.3.

**Contratistas:** su ingreso al Terminal deberá ser solicitado y/o autorizado por Oiltanking Colombia S.A. y deberá seguir las directrices del documento Reglas y Reglamentaciones para Contratistas.

**Agencia Aduanera:** la prestación de sus servicios en el Terminal se hará con base en los mandatos dados por el Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A.

**Transportadores de carga:** su ingreso al Terminal se hará por autorización del Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A., dentro del Procedimiento de recibo de buque o barcaza, del Procedimiento para despacho y recibo de vehículos con producto y de acuerdo a lo establecido en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria de Oiltanking Colombia S.A.

#### **1.5.4. Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)**

Toda operación que se realice dentro o fuera de la instalación, efectuada por personal de la compañía, debe tener presente que prevalece la seguridad de las personas, equipos e instalaciones. Así mismo, Oiltanking Colombia S.A. como titular de la Licencia Ambiental, es el único responsable ante la Autoridad Ambiental por cualquier incidente, accidente o evento que pueda presentarse y genere afectaciones ambientales.

Cualquier operación dentro de la instalación está sujeta al Plan de Protección de Oiltanking Colombia S.A.

Todo personal y vehículo que ingrese a la instalación debe conocer y ceñirse a las normas y regulaciones de seguridad establecidas en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria-PPIP.

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

Los procedimientos de entrada a la instalación controlan el ingreso o salida hacia o desde las embarcaciones de polizones y/o intrusos, y están incluidos en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria-PPIP.

Las políticas de acceso a las instalaciones del Terminal se encuentran en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria-PPIP.

**1.6. Cumplimiento de normas legales**

Las disposiciones contenidas en el siguiente reglamento, están acorde a la Ley Primera de 1991, la Resolución 0850 del 6 de Abril de 2017 del Ministerio de Transporte, el Código internacional para la protección de los buques y la instalación portuaria - PBIP, Código Internacional para el Manejo de Cargas Peligrosas – IMDG, Convenio Internacional para prevenir la Contaminación del Mar, de 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78) y las modificaciones de 1984, Convenio Internacional para la Protección de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), Tonnage /69, STCW/78, Decreto 3518 de 2006- Sistema de Vigilancia en Salud Pública (Sivigila) y Reglamento Sanitario Internacional- RSI 2005.

**1.7. De las Autoridades de los Puertos**

De conformidad con la Ley 1ª de 1991 son autoridades portuarias:

El Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES), quien aprueba o imprueba los planes de expansión portuaria que le presente el Ministerio de Transporte.

El Ministerio de Transporte, autoridad que tiene a su cargo la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito y su infraestructura, así como la programación, evaluación y ejecución, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI en lo relacionado con los contratos de concesión portuaria en coordinación con la Superintendencia de Puertos y Transporte, de los planes de expansión portuaria aprobados por el CONPES; ejerce las funciones establecidas en el Decreto 087 de 17 de Enero de 2011.

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

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

Las demás autoridades y entidades con atribuciones específicas en los puertos e instalaciones portuarias las ejercerán conforme a la ley.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

## **CAPÍTULO SEGUNDO: ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO**

### **2.1. Organización**

Para el funcionamiento y operación del Terminal, Oiltanking Colombia S.A. posee un esquema organizacional que le permite prestar servicios eficientes y seguros, conforme a los estándares internacionales, ver organigrama del Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A. en el Anexo 3.

#### **2.1.1. Oiltanking Colombia S.A**

El Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A., está dedicado a la administración y operación de un Terminal de uso público dedicado al recibo, almacenamiento y entrega de sustancias químicas, hidrocarburos, derivados del petróleo y aceites de origen vegetal y mineral, a granel.

Así mismo, funciona como operador portuario para la parte operativa del muelle y como administrador de todas aquellas actividades que resulten necesarias para el funcionamiento y operación del Terminal en el que Oiltanking participe de manera directa o indirecta como son los servicios de suministro de combustible, de agua y energía, de recibo de slops, de sentinas, de aguas de lavado de tanque y recibo de residuos sólidos a los buques que lleguen a sus instalaciones portuarias, los servicios de Pilotos Prácticos, remolcadores, amarradores, etc. que se contratan con otros operadores portuarios.

La instalación posee los siguientes permisos relativos a su actividad portuaria: puerto para comercio exterior al muelle de servicio público de Oiltanking Colombia S.A. expedido por el Ministerio de Transporte, resolución de habilitación como muelle público expedido por la DIAN, resolución de depósito público de apoyo logístico internacional expedido por la DIAN, permiso de operador portuario expedido por Superintendencia de Puertos, certificado de PBIP/ISPS expedido por DIMAR, y licencia ambiental expedida por el EPA. Ver Anexo 8.

#### **2.1.2. Funciones del Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A**

El Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A. tiene como funciones principales:

1. Administrar, mantener y desarrollar la infraestructura portuaria.
2. Planificar, desarrollar y controlar el proceso de expansión de la infraestructura portuaria administrada, previa autorización de la ANI y demás Autoridades competentes.
3. Definir las políticas operativas y de almacenamiento de la carga.
4. Planear, coordinar, prestar y supervisar los servicios que se ofrecen en el muelle.

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

5. Regular, coordinar y supervisar los servicios a las entidades que los suministren y/o soliciten.
6. Administrar y supervisar el proceso de atraque y desatraque de las naves en el muelle.
7. Poner en práctica los más altos estándares de seguridad para las operaciones y actividades del Terminal.
8. Presentar informes estadísticos detallados a la Superintendencia de Puertos y Transporte de las operaciones realizadas en el Terminal en los formatos que para tal fin suministrará la misma.
9. Presentar a la ANI los avances del programa de inversión acordados en el contrato de Concesión.
10. Mantener la infraestructura portuaria con el propósito de dar facilidad a los usuarios y mejorar la eficiencia del Terminal.
11. Sostener y promulgar todas las políticas para la utilización del muelle, el cargue, descargue, atraques, desatraques y permanencia de buques en el muelle.
12. Cancelar oportunamente las obligaciones contraídas con la Superintendencia de Puertos y Transporte.
13. Permitir el acceso, bajo el cumplimiento de procedimientos y normas establecidas para las instalaciones, de los funcionarios del Ministerio de Transporte, de la Superintendencia de Puertos y Transporte, de la Dirección General Marítima - DIMAR, de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y de otras autoridades que ejercen funciones específicas en los puertos.
14. Cooperar con las autoridades del orden nacional, departamental y municipal, con otras sociedades portuarias y operadores portuarios, en labores de salvamento, extinción de incendios y lucha contra la contaminación, cuando sean necesarias, así como en la prevención y control de emergencias que ocurran en las áreas de su muelle.
15. Además, todas aquellas obligaciones a que se refiere en los diferentes artículos del presente reglamento.

## **2.2. Administración**

### **2.2.1. Modelo de administración y operación**

El Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A. posee un sistema integrado de gestión que permite garantizar una eficiente operación portuaria y el mejor servicio a sus usuarios, desde las actividades de recepción, almacenamiento y entrega de sustancias químicas, hidrocarburos, derivados del petróleo y aceites de origen vegetal y mineral, a granel en el Terminal de Oiltanking Colombia S.A., hasta todos los procesos de soporte

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

involucrados. Para mayor detalle remitirse al Manual del Sistema Integrado de Gestión donde se encontrarán los procesos del Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A y su interacción, los cuales hacen parte constitutiva de este reglamento.

La Gerencia garantiza el debido cumplimiento, administración, mantenimiento y desarrollo de la infraestructura portuaria para la prestación eficiente y segura del servicio de acuerdo a lo exigido por las autoridades competentes.

#### **2.2.2. Relación con los usuarios**

Las relaciones entre el Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A. y los usuarios, las autoridades y asociados están a cargo del Representante Legal del Terminal Cartagena o su delegado.

#### **2.2.3. Estructura tarifaria**

En el Anexo 7, se encuentran detalladas las tarifas del Terminal.

#### **2.2.4. Protocolo de Facturación**

Todo lo referente a los procedimientos de facturación, así como la documentación requerida para tal efecto, se encuentran reglamentados en los Procesos Administrativos de Oiltanking Colombia S.A.

#### **2.2.5. Sistema de gestión de calidad**

Oiltanking Colombia S.A. cuenta con un Manual del Sistema Integrado de Gestión donde se encuentran los procesos del Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A.

#### **2.2.6. Políticas de calidad y acceso**

Oiltanking Colombia S.A., cuenta con una política de calidad que abarca el proceso de recibo de la carga que llega por medio del terminal marítimo, salvaguardando que el producto sea entregado en las mismas condiciones de calidad con las que se recibe.

Esta política de calidad se detalla continuación y cabe resaltar que es de pleno conocimiento de todos los usuarios y divulgada por los medios disponibles:

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

- Realiza todas las operaciones de manera segura y orientada al cliente, en cumplimiento de todas las leyes, normas y reglamentos aplicables.
- Trata a todos sus clientes en pie de igualdad, brindándoles el mismo alto nivel de servicio.
- Mantiene un sistemático, actualizado y bien documentado Sistema de Gestión de Calidad.
  
- Maneja en estricta reserva los intereses de todos los clientes, así como la información relativa a especificaciones de productos.
- Capacita y educa a sus empleados sobre las propiedades y sensibilidades de todos los productos que maneja, de modo de prevenir la contaminación del producto.
- Pone énfasis en tener permanente conciencia sobre costos y aconseja a sus clientes cómo lograr un ahorro potencial para optimizar su planeamiento logístico.
- Establece y mantiene en su empresa una cultura prospectiva a fin de incidir sobre la calidad y eficiencia.
- Alienta a sus clientes a proporcionar comentarios sobre las operaciones del Terminal y sus requerimientos.
- Asegura que la mezcla de productos y la eliminación de derrames cumplan con todos los requisitos de la legislación y se ajusten a sus principios éticos.
- Establece, implementa y revisa los objetivos de calidad de modo de lograr una mejora continua en nuestro desempeño.

#### **2.2.7. Sistema de Comunicación y de Información**

El Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A. definirá los requisitos para el registro de los diferentes usuarios de las instalaciones 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.

El Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A. mantendrá dispositivos de análisis para la información presentada por todos los usuarios de las instalaciones, en cumplimiento de normas, 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.

El Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A. se reserva el derecho a autorizar o atender a aquellos que estén en contra de las políticas anticorrupción, antinarcoóticos y HSSE de la empresa.

#### **2.2.8. Código de buen gobierno del puerto**

Velando por las buenas prácticas de la industria, Oiltanking hace uso de su política anticorrupción y el Código de Conducta establecidas por esta.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

### 2.2.9. Criterios generales de productividad

Oiltanking Colombia S.A., como parte de la gestión administrativa que realiza, considera dentro de su Proceso de Operación, procedimientos básicos para evaluar los rendimientos operativos de la empresa. Estos indicadores se comparan con valores fijados como objetivos y se controla a través de la gestión su cumplimiento, para la implementación de nuevas metas.

## CAPÍTULO TERCERO: INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS

### 3.1. Canales de acceso

El acceso al Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A. es de la siguiente manera:

Para aproximarse al canal de acceso a la Bahía de Cartagena, a una milla de la entrada está localizada la boya de mar y su posición geográfica es latitud 10°19'01" Norte y longitud 75°35'55.94" Oeste, a donde deben aproximarse todas las naves que arriben al puerto. En este sitio se recibe al Piloto Práctico, de allí se navega hacia Bocachica, buscando el canal de acceso cuyo ancho de canal mínimo es de 170 m entre los fuertes de San José y San Fernando y una profundidad de 20 m.

El canal de acceso al Puerto de Cartagena y los canales internos de la Bahía de Cartagena están descritos en las cartas de navegación COL262, COL264 del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas – CIOH, de la Dirección General Marítima – DIMAR.

Estos canales son públicos y están bajo responsabilidad de la Nación. Las profundidades correspondientes son las certificadas por la DIMAR a través de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

El canal de acceso al Puerto de Cartagena y los canales internos de la Bahía de Cartagena están descritos en las cartas de navegación COL 262 – 3era Edición 2016, del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas – CIOH, de la Dirección General Marítima – DIMAR.

Ver Anexo 1. Plano de canal de acceso y aproximación al Terminal Oiltanking Colombia S.A

### 3.2. Dársena de maniobras (Área de maniobras)

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

El Área de aproximación y maniobra es un área abierta y cuenta con señalización hacia los cuatro puntos cardinales, mide 2,7 Km<sup>2</sup> aproximadamente, cuenta con profundidades entre los 9 y 15 metros. La señalización es suficiente para la maniobra de aproximación con baja visibilidad y/o nocturna hacia el muelle de Oiltanking Colombia S.A.

La Dirección General Marítima- DIMAR como responsable de la señalización marítima a nivel nacional, revisará y mantendrá los sistemas de señalización marítima en el canal navegable de uso público, a fin de garantizar el correcto posicionamiento y funcionamiento de las boyas y demás ayudas a la navegación.

Con base en la carta de navegación “Bahía de Cartagena” COL 262, 3era Edición de 2016 expedida por CIOH, DIMAR, la posición geográfica del muelle de Oiltanking es: Latitud Norte 10° 18’ 03”, Longitud Oeste 75° 30’ 32”.

De acuerdo a PIANC, la densidad de tráfico marítimo, buques/hora en la zona se cataloga como “ligero”.

La aproximación al Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A. se hace a través de tres áreas marítimas:

- I. Navegación por el Canal de Bocachica.
- II. Navegación por el “Canal de Tránsito Sur”.
- III. Navegación en el “Área de Aproximación y Maniobra” del muelle.

### **3.3. Área de atraque**

El área de atraque para buques tanqueros que arriban a Oiltanking Colombia S.A. tiene una longitud de 170,57 metros y cuenta con una profundidad aproximada al costado de atraque de 9 metros.

El fondo en esta área es tipo arcilla de baja plasticidad de consistencia muy blanda.

### **3.4. Muelle**

Muelle en espigón, tipo isla de 130 metros de longitud, con capacidad de recibir buques de hasta 15.000 DWT.

El muelle incluye:

- **Pasarela de acceso:** puente de 110 metros de longitud medida desde el muelle en tierra hasta la plataforma de operaciones. Esta pasarela de acceso tiene un ancho de 4,20 metros y consta de una cimentación profunda a base de dos pilotes. Sobre los pilotes se desarrolla una viga cabezal de

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

concreto que soporta el conjunto de tuberías existente y una pequeña pasarela peatonal guiada por tubos pasamanos de acero a ambos lados de la misma.

- **Plataforma de operaciones:** con una dimensión de 124 m<sup>2</sup> (19,50 x 6,36 metros). La plataforma de carga y descarga es la plataforma principal de operaciones del muelle, en ella está ubicado el manifold de conexión donde llegan las líneas de productos y se conectan las mangueras de llenado, y otros equipos misceláneos requeridos para la seguridad de la operación. La plataforma de trabajo está equipada con mangueras de llenado, tubería de producto, utilidades, estación para pigging y con un bordillo de contención para retener una eventual fuga. En la plataforma principal se cuentan con las facilidades requeridas para el suministro de servicios industriales, tales como nitrógeno, aire comprimido y agua industrial.
- **Piñas de atraque:** cuenta con 2 piñas de atraque. Una con dimensiones de 6x6x1,5 metros y la otra con dimensiones de 5x5x1,4 metros, apoyadas sobre 10 pilotes metálicos de 14” de diámetro, diseñadas para resistir además de su propio peso, una carga viva sobre la piña y las fuerzas de atraque, amarre, flujo de corriente y efecto del sismo.
- **Piñas de amarre:** cuenta con 2 piñas de dimensiones 2x2x1,20 metros de alto apoyado sobre 4 pilotes metálicos de 14” de diámetro, los cuales han sido diseñado para resistir además de su propio peso, una carga viva sobre la piña y las fuerzas de amarre, flujo de corriente y efecto del sismo.
- **Defensas:** la máxima carga transmitida por la defensa de la piña de atraque norte es de 121 Ton y la capacidad máxima de la defensa de la piña de atraque sur es de 66 Ton.
  - Defensa piña norte Conica 1200H, E= 738 KNm y R= 121 tn.
  - Defensa piña sur Sumitomo LMD 800H, E=231 KNm y R=66 tn.

**Profundidad:**

La profundidad en el área de aproximación está entre el veril de los 9 y 15 metros.

El punto de menor profundidad corresponde al área de maniobra y frente al muelle con una profundidad promedio de 9 metros.

**3.5. Ayudas a la navegación**

El servicio de faros en los litorales y el de señalización de los canales públicos navegables en los puertos públicos, está a cargo y bajo la responsabilidad de la Dirección General Marítima – DIMAR.

El Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A., previa autorización de la Dirección General Marítima, podrá instalar y mantener sistemas de señalización en su área de maniobra de acuerdo a sus necesidades.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

En el Anexo 1 y 2 se encuentra el esquema del sistema de señalización marítima, el área de maniobra y dársena de giro de Oiltanking Colombia S.A., descrita y aprobada por la DIMAR.

La Dirección General Marítima, de acuerdo con las normas y directrices establecidas por la Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM), presta el Servicio de Ayudas a la Navegación en las aguas marítimas jurisdiccionales colombianas, incluyendo los canales de acceso a los principales puertos marítimos del país.

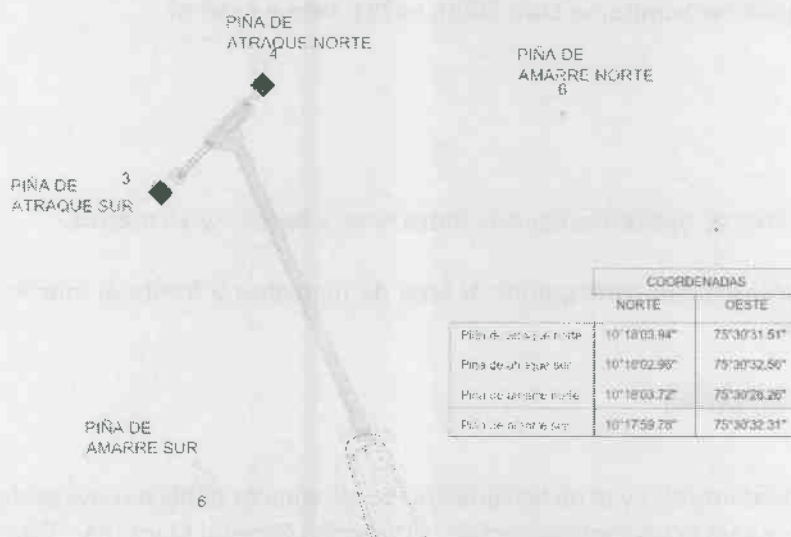
Para encontrar información relacionada con las ayudas de navegación, se puede consultar la última edición de la lista de luces (H.O.IIIA) ó el equivalente Británico así como las instrucciones de navegación en el área respectiva.

**3.5.1. Boyas privadas de Señalización y Amarre**

Ninguna boya privada de señalización o amarre podrá ser colocada en las aguas del puerto, excepto con el permiso de la Autoridad Marítima y según las condiciones, que la misma autoridad establezca.

Las boyas sean éstas de señalización o amarre, deben ser mantenidas siempre en buenas condiciones, por cuenta del propietario.

**Figura 1. Coordenadas de las piñas de atraque y de amarre el Terminal Oiltanking Colombia S.A.**



**3.5.2. Cartas de Navegación**

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

Las cartas náuticas que son de apoyo para la navegación en la Bahía de Cartagena para el Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A. son las siguientes:

- Carta No. COL 261 Bahía de Cartagena 8ta Edición año 2011.
- Carta No. COL 262 Bahía de Cartagena 3ra Edición año 2016.
- Carta No. COL 263 Bahía Interna de Cartagena 4ta Edición año 2012.
- Carta No. COL 264 Entrada a la Bahía de Cartagena 3da Edición año 2011.
- Carta No. COL 833 Canales de acceso a la Bahía de Cartagena 4ta Edición año 2012.

### 3.5.3. Prevención para la Recalada

A la entrada del canal de Bocachica, aproximadamente a una milla de la costa se encuentra la Boya de Mar, con señal nocturna blanca intermitente, Latitud 10°19'00" N., Longitud 75°35'15" W. (fuente: CIOH-Cartagena), donde el buque deberá esperar el abordaje del Piloto Práctico, el cual será coordinado por la respectiva agencia marítima, y en coordinación con la Estación de Tráfico Marítimo de Bocachica.

### 3.6. Peligros a la Navegación

La Bahía de Cartagena está totalmente señalizada desde la Boya de Mar hasta la zona de maniobra frente al muelle del Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A.

Los peligros a la navegación son los relativos a la presencia de bajos a lo largo de todo el canal de acceso, así como el bajo Santa Ana, que separa el canal de acceso hacia la ciudad de Cartagena del canal del tráfico de la zona industrial, más conocido como el “canal de los petroleros”. Este bajo está señalizado con tres boyas con luces destellantes, una blanca de bifurcación de canal, una verde y una roja.

Los peligros a la navegación serán informados y controlados por la Autoridad Marítima.

Las condiciones de visibilidad, maniobrabilidad, profundidad de fondo, tráfico marítimo y disponibilidad de remolcadores, permiten a buques de hasta 15.000 DWT hacer maniobras seguras durante la aproximación y enfilación hacia el muelle.

### 3.7. Áreas de fondeo

Las áreas de fondeo y restringidas para naves y artefactos navales que utilizan el Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A. son las áreas establecidas por DIMAR para la Bahía de Cartagena. Estas áreas de fondeo son: de espera, manejo de explosivos, cuarentena y especiales de cargue y descargue. La Autoridad Marítima demarcará en las cartas de navegación estas áreas y las comunicará internacionalmente mediante los “Avisos a los navegantes”.

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

Corresponde a los capitanes de naves tomar la decisión final sobre el lugar exacto de anclaje seguro, en áreas de fondeo o de cuarentena, y es su responsabilidad establecer las guardias necesarias que aseguren el correcto fondeo de la nave.

Todos los buques fondeados en el área de fondeo deben seguir las normas en cuanto a comunicaciones, cambio de fondeadero, botes salvavidas, embarcaciones al lado del buque, desechos y basuras, establecidas por la Capitanía de Puerto de Cartagena.

- **Prohibición de fondeo:** Ninguna embarcación puede fondear o permanecer en las zonas restringidas establecidas por la Autoridad Marítima, o en los canales navegables dentro del puerto de Cartagena, o en cualquier posición que obstruya la aproximación a un fondeadero o muelle usados por las otras naves, o en las áreas donde existan cables o tuberías submarinas y cualquier posición que pueda perjudicar a otra nave fondeada, atracada o amarrada a una boya.

### **3.8. UKC y Calado operacional**

El buque deberá arribar a la instalación portuaria con un calado máximo de 9 metros.

Para zarpar el calado máximo del buque es de 9 metros.

En cualquier condición del calado de popa, para zarpe o atraques el asiento (diferencia entre el calado de popa y el de proa) no deberá ser mayor a 2 metros.

El UKC mínimo considerado es de 0,5 metros en la zona de atraque. Para el resto de las zonas como canal de acceso, zona de enfilación y maniobras el UKC será superior a 1 metro (3 pies).

### **3.9. Programa de mantenimiento e información batimétrica**

El Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A. de ser necesario mantendrá la profundidad necesaria de sus sitios de amarre e informará a la Superintendencia de Puertos y Transporte y a la Dirección General Marítima los cambios que en ella se produzcan remitiendo las respectivas batimetrías, así mismo solicitará a la Autoridad competente autorización para efectuar cambios estructurales y de profundidad de su muelle, si así se requiere para una óptima y segura operación. Para las actividades a realizarse de mantenimiento de calados de la dársena de maniobras se cumplirán con las obligaciones que al respecto se establecen en la licencia ambiental y demás actos administrativos.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

### **3.10. Accesos vehiculares, férreos y peatonales**

Los vehículos automotores de transporte o cualquier clase de vehículos que ingresen a las instalaciones portuarias de Oiltanking Colombia S.A., deberán estar en óptimas condiciones de seguridad cumpliendo con todos los requisitos exigidos por las autoridades competentes.

La Instalación Portuaria cuenta con áreas demarcadas especialmente para el acceso y tránsito de personas bajo criterios de accesibilidad y seguridad. Igualmente, posee mecanismos que permiten el control y registro individual de los usuarios. Todo el personal que ingrese y que se encuentre dentro de las instalaciones de la Instalación Portuaria deberá cumplir los procedimientos especificados en el Plan de Protección de acuerdo con el PBIP.

### **3.11. Patios y bodegas**

Oiltanking Colombia S.A. cuenta con 2 bodegas de entamborado, una bodega especializada para el llenado de tambores de 55 galones, de IBCs de 1 m<sup>3</sup> con productos grado farmacéutico y una segunda bodega para el llenado de tambores de 55 galones de productos químicos que cuenta con llenadoras independientes.

Oiltanking posee instalaciones en tierra que se detallan en el Anexo 5.

### **3.12. Instalaciones para el recibo de la carga**

Ver detalle en el Anexo 5 de este documento.

### **3.13. Equipos e instalaciones para operación portuaria**

El Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia tiene un área de aproximadamente 106.500m<sup>2</sup> compuesta de las instalaciones marítimas y las instalaciones terrestres. Ver detalle en el Anexo 5 de este documento.

#### **3.13.1. Instalación en tierra**

Cuenta con instalaciones terrestres de despacho y recibo de sustancias químicas, hidrocarburos, derivados del petróleo y aceites de origen vegetal y mineral, a granel. Además, cuenta con los ductos, mangueras, brazos de carga y válvulas necesarias para conducir los productos desde/hasta los buques a/desde los tanques existentes.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

La zona de carga actual se encuentra centrada en la plataforma de operaciones existente. Las operaciones que se realizan en las instalaciones en tierra se llevan a cabo de acuerdo con las obligaciones que al respecto se establecen en la licencia ambiental y demás actos administrativos.

Ver descripción de las instalaciones terrestres del Terminal en el Anexo 5.

**3.14. Instalaciones de recepción**

La instalación portuaria no presta el servicio de recepción de residuos, basuras y demás productos contaminantes.

Estos servicios arriba mencionados serán prestados por terceros con licencia de operadores portuarios debidamente registrados y autorizados por la Autoridad competente y autorizados por la Instalación Portuaria para dicha actividad.

**CAPÍTULO CUARTO: 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 de lunes a viernes de 07:30 a 17:00 horas.

**4.1.2. Horario de trabajo**

El Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A. como titular de las instalaciones portuarias y los operadores portuarios autorizados que cumplan los requisitos establecidos en las diferentes disposiciones que los regulan y en este reglamento, prestará servicios marítimos a las naves de las 00:00 a las 24:00 horas de lunes a domingo.

Este horario puede ser modificado sin previo aviso por parte de Oiltanking dependiendo de las programaciones o imprevistos de mantenimiento, fuerza mayor o cualquier otra circunstancia que motive la modificación.

**4.2. Condiciones de la prestación de los servicios**

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

Los servicios relacionados con la actividad portuaria serán prestados por operadores portuarios avalados por la autoridad competente e inscrita ante la Instalación Portuaria, quienes deberán cumplir los requisitos establecidos por la ley.

#### **4.3. Documentación necesaria para la prestación del servicio**

- Registrar y tener al día al momento de la solicitud y prestación del servicio ante la Sociedad Portuaria todos los equipos, trátase de remolcadores, barcasas y cualquier otro equipo necesario que se proponga utilizar en la prestación de sus servicios. Además, debe presentar todos los certificados, permisos legales, pólizas de seguros y cualquier otro documento exigido, correspondientes a estos.

Igualmente, debe entregar a la Sociedad Portuaria los documentos exigidos por las autoridades para las actividades a realizar de manera que se pueda proceder al estudio de la autorización de su solicitud en la instalación portuaria.

- Los operadores portuarios que presten servicios en la Sociedad Portuaria deben tener al día, al momento de la solicitud y prestación del servicio: resoluciones, licencias, certificados, permisos legales, pólizas de seguros y cualquier otro documento de su empresa exigido por la Sociedad Portuaria para el registro y autorización como operador.
- Si el equipo a utilizar para la prestación de los servicios a las naves pertenece a un tercero, el operador portuario que solicite la inscripción del equipo debe anexar certificado de existencia y representación legal de la Cámara de Comercio del propietario expedido dentro de los dos meses anteriores a la solicitud y la autorización para su uso, firmada por el representante legal, indicando si la misma es de carácter permanente o específica para una sola operación.

#### **4.4. Protocolo de verificación de información y documentos**

El Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A., se abstendrá de autorizar el atraque, para aquellas embarcaciones cuyos documentos no estén completos o debidamente elaborados o su información sea inconsistente.

La fecha y hora que se tiene en cuenta para el recibo de los documentos es aquella en la cual Oiltanking los acepta a satisfacción.

#### **4.5. Servicios generales**

El Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A. presta servicios portuarios de acuerdo con el presente reglamento y las demás normas y procedimientos que se expidan al respecto.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

Los servicios que presta el Terminal Oiltanking Colombia S.A. como titular de la concesión portuaria son:

- Muellaje.
- Uso de instalaciones portuarias.
- Almacenamiento / depósito público habilitado.
- Vigilancia.
- Servicio a la carga.
- Recibo de slops, sentinas y aguas de lavado de tanques.
- Suministro de combustible (bunkering).
- Suministro de agua y energía.
- Recibo de residuos sólidos.
- Trasiego de productos entre embarcaciones.
- Avituallamiento a embarcaciones.

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

La dársena de maniobra (área de maniobras) está definida en el Contrato de Concesión Portuaria No. 21 de 1997 otorgado por la Agencia Nacional de Infraestructura.

Oiltanking Colombia S.A. supervisa y ejerce la vigilancia del área y controla el acceso de las embarcaciones y personas a la misma, en aras de garantizar la seguridad y el normal desarrollo de las operaciones de atraque, operación de descarga y zarpe del buque tanque.

En caso de requerirse, solicita el apoyo de la Estación de Guardacostas Cartagena para mantener las condiciones seguras para las operaciones del buque tanque.

**4.5.2. Control de las operaciones portuarias, marítimas, terrestres, fluviales y férreas**

Los servicios de control relacionados a la protección de la instalación de las operaciones portuarias y marítimas se encuentran detallados en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria.

**4.5.3. Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto**

El control de la vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto incluye:

- Vigilancia 24 horas.
- CCTV: circuito cerrado de televisión.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

- Sistema de control de acceso.
- Barreras perimetrales en la instalación portuaria.

Otras medidas se encuentran detallados en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria de acuerdo al Código PBIP.

#### 4.5.4. Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto

Oiltanking Colombia S.A cuenta con un sistema de iluminación que le permiten ejecutar operaciones nocturnas con total seguridad, su distribución y ubicación se encuentran detallados en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria.

#### 4.5.5. Condiciones de limpieza general del Terminal

La Instalación Portuaria cuenta con instrucciones y procedimientos para el manejo de residuos, basuras y productos contaminantes, además cuenta con los permisos correspondientes de las autoridades ambientales para el manejo y disposición final de los residuos. Estas actividades se realizan en base a lo establecido en el plan de manejo ambiental para residuos líquidos, manejo de residuos sólidos, manejo del sistema de tratamiento y disposición de residuos líquidos, manejo de residuos de las embarcaciones y lo autorizado por la respectiva autoridad ambiental.

La Instalación Portuaria mantiene en todo momento la limpieza de las zonas de operación y vela por el cuidado del entorno.

#### 4.6. Servicios a la nave

Los servicios prestados a las naves en la instalación portuaria incluyen: el atraque, operaciones de cargue y descargue, aprovisionamiento, amarre, desamarre, zarpe y cualquier otro adicional que sea pactado entre las partes, tales como recibo de aguas de sentina, suministro de agua al buque, recibo de slops, lavado de tanques del buque, etc.

##### 4.6.1. Características del buque tipo o diseño

El muelle está diseñado para atender naves de hasta 15,000 DWT ó que presenten un desplazamiento máximo de hasta 19,200 Toneladas, a continuación, las características del rango de buques a atender en Oiltanking Colombia S.A:

**Tabla 1. Características de buque de diseño**

Características	Menor Tamaño	Mayor Tamaño
-----------------	--------------	--------------

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

Peso Muerto DWT (tons)	9700	15000
Eslora (mts)	100	150
Manga (mts)	20	25
Calado (mts)	7	9.0

#### 4.6.2. Servicio de Practicaje

##### 4.6.2.1. **Obligatoriedad**

El practicaje dentro del área del Terminal de Oiltanking es obligatorio para todas las maniobras (Ley 658-2001 Ley de Pilotos Prácticos).

La empresa que preste el servicio de pilotaje debe atender los lineamientos operativos establecidos por el Terminal Oiltanking, en relación con maniobras de atraque, desatraque, y en general aquellas realizadas en zonas de maniobra concesionadas a Oiltanking Colombia S.A.

##### 4.6.2.2. **Servicio**

El servicio de pilotaje comprende el asesoramiento a los capitanes de las naves en su conducción para la entrada, atraque, desatraque, zarpe, salida y otras maniobras que se efectúen dentro de la zona portuaria. Este servicio es prestado con pilotos prácticos debidamente registrados como operadores portuarios ante la Superintendencia de Puertos y Transporte, con licencia vigente expedida por la DIMAR.

La contratación del servicio de pilotaje y remolcador, así como las de amarre y desamarre del buque a las instalaciones de Oiltanking será responsabilidad del agente marítimo, y en última instancia del cliente. Oiltanking Colombia S.A. no presta ninguno de dichos servicios, no siendo por tanto Oiltanking responsable por las fallas en la prestación de los mismos.

Oiltanking Colombia S.A. no responderá por las culpas propias y personales, incluidas las violaciones a las normas de marina mercante, de los pilotos prácticos en desarrollo de su labor de asesoramiento a los capitanes de las naves.

Toda nave cualquiera que sea su nacionalidad, tráfico clasificación, eslora, calado y tonelaje de registro bruto para ingresar, zarpar y realizar cualquier movimiento o maniobra dentro de la zona portuaria, debe cumplir con las normas establecidas por la DIMAR sobre el uso de Piloto Práctico.

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

Toda nave con tonelaje de registro bruto (TRB), superior a 200 toneladas, está obligada a utilizar un Piloto Práctico para la entrada y salida del puerto, atraque, desatraque, remolque, cambio de muelle, fondeadero y cualquier maniobra que indique desplazamiento dentro del puerto. Exceptuase las naves nacionales de cabotaje hasta de 500 toneladas de registro bruto, la cual podrá entrar o salir del puerto bajo responsabilidad de su Capitán, quien debe poseer un permiso para navegar por los canales de acceso al puerto, expedido por la Capitanía de Puerto.

La contratación del servicio de pilotaje y remolcador, así como las de amarre y desamarre del buque a las instalaciones de Oiltanking será responsabilidad del agente marítimo. El Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A. no presta ninguno de dichos servicios, no siendo por tanto Oiltanking responsable por las fallas en la prestación de los mismos.

La asesoría del Piloto Práctico no exime a los capitanes de las naves de su responsabilidad y mando en la navegación y respecto de cualquiera de las labores que se desarrollan con dicha asesoría, tales como el atraque, desatraque, zarpe, etc. La presencia de Piloto Práctico a bordo se considera que es en calidad de asesor del Capitán, quien puede o no aceptar las recomendaciones del Piloto Práctico.

La labor del Piloto Práctico consiste en el asesoramiento al Capitán de la nave durante las distintas maniobras de desplazamiento dentro de la zona portuaria. La obligación de llevar Piloto Práctico a bordo no exime de responsabilidad ni al armador, ni al Capitán de la nave ni a sus agentes, por acciones u omisiones del Piloto Práctico, ni por cualquier daño o pérdida causado por el buque a las instalaciones portuarias, carga o a terceros en general o por culpas en la navegación del mismo, toda vez que el Capitán conserva el comando y autoridad de su nave.

La responsabilidad por daños causados a las naves o a terceros por culpa del Capitán, del Piloto Práctico, de un miembro de la tripulación, o por culpa mutua, se definirán de conformidad con las normas del código de comercio del decreto 1597 de 1988 y demás disposiciones concordantes.

El Capitán deberá prestar al Piloto Práctico toda la colaboración necesaria para el cumplimiento de su labor de asesoramiento, asegurando que los oficiales y tripulación hagan otro tanto.

Durante el desempeño de la labor del Piloto Práctico, el Capitán y la tripulación de la nave deberán mantener en todo momento una eficaz vigilancia, visual y auditiva, utilizando todos los medios, instrumentos o equipos de navegación a su alcance, que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, así como de reglamentario uso, y mantener informado al Piloto Práctico suministrándole toda la información necesaria que pueda influir en el cumplimiento de su exclusiva misión de asesoramiento.

Los operadores portuarios que presten el servicio de pilotaje deberán en todo momento tener vigente sus pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual para responder por los daños o pérdidas que

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

puedan causar a las instalaciones portuarias y a terceros. En cualquier momento el Terminal Oiltanking podrá exigir sus acreditaciones y condicionar la prestación del servicio a la suficiencia y vigor de dicha póliza.

Al abordar y desembarcar de la nave, el Piloto Práctico deberá acatar todas las instrucciones de seguridad, utilizará los elementos de protección personal y chaleco salvavidas, y cumplirá con las normas de seguridad establecidas para quienes ingresan a las instalaciones del Terminal.

Cualquier contravención del Piloto Práctico a lo aquí estipulado lo hará acreedor a una llamada de atención o dependiendo de la gravedad, el retiro de las instalaciones del Terminal; en caso de reincidencia Oiltanking podrá ordenar la suspensión del servicio por parte de dicho Piloto Práctico y reemplazarlo por otro. En ningún caso el operador de la instalación portuaria será responsable por accidentes que se puedan presentar ante la inobservancia de las medidas de seguridad por parte de los pilotos prácticos, e informará a la DIMAR - Capitanía de Puerto de tales situaciones

Para la prestación de los servicios de pilotaje, los pilotos prácticos embarcarán y desembarcarán en el sitio que determine la DIMAR.

#### **4.6.3. Servicio de remolcador**

##### **4.6.3.1. Obligatoriedad**

El uso de remolcadores para las maniobras de atraque y zarpe es obligatorio en el Terminal de Oiltanking Colombia S.A.

De acuerdo con la DIMAR, toda nave con tonelaje de registro bruto superior a dos mil (2.000) toneladas está obligada a utilizar remolcador. Las naves con tonelaje igual o inferior a dos mil (2.000) toneladas de registro, podrán realizar maniobras sin el uso del remolcador, salvo que el Piloto Práctico lo aconseje al Capitán del Buque como necesario.

El número mínimo de remolcadores requeridos para las maniobras de atraque y zarpe en el Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A se detallan en el Anexo 6 –Cantidad y Tipo de Remolcadores para el Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A.

En cualquier caso, la Autoridad Marítima pueden requerir a una nave dentro del puerto, que utilice los servicios de remolcador si lo considera necesario para la navegación o maniobra segura de la misma.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

El servicio del remolcador será contratado por el agente marítimo con operadores portuarios debidamente registrados ante la Superintendencia de Puertos y Transporte, con certificados vigentes expedidos por la DIMAR y, en cualquier caso, el uso de remolcadores para las maniobras dentro de la zona portuaria estará sujeto a las normas y reglamento expedidos por la DIMAR.

**4.6.3.2. Responsabilidad del Uso de Remolcador**

El armador, el Capitán y el agente marítimo del remolcador son responsables por los daños que éste cause al buque, a la instalación portuaria, a la carga o a terceros por culpa, negligencia o mal funcionamiento del remolcador.

La dirección de la maniobra del remolque corresponde al Capitán de la nave que recibe dicho servicio. En consecuencia, durante la ejecución de la maniobra de remolque el Capitán y la tripulación del remolcador o remolcadores quedan bajo las órdenes del Capitán de la nave que recibe los servicios y a su completa disposición.

**4.6.3.3. Asistencia y Ayuda en Casos de Emergencias**

En situación de emergencia, las autoridades marítima y portuaria si lo consideran necesario para la seguridad de la navegación o la prevención de daños ambientales, pueden ordenar a los remolcadores asistir y prestar servicios a las naves.

En estos casos, los gastos y emolumentos que se generen estarán a cargo del armador de la nave que recibe el servicio, sin perjuicio de la responsabilidad solidaria del Capitán y agente marítimo.

Oiltanking Colombia S.A. tiene en cuenta las acciones del plan de contingencia definidas en la licencia ambiental y actos administrativos modificatorios, así como lo establecido en la norma vigente sobre Gestión del Riesgo.

**4.6.3.4. Requisitos para Prestar Servicio**

Los remolcadores que prestan servicios en el Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A., deben estar debidamente clasificados por la Autoridad Marítima o por Sociedades Internacionales de Clasificación, autorizadas 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 a bordo con todos los elementos necesarios para prestar este servicio y para dar asistencia a las naves que lo requieran dentro del puerto.

Es responsabilidad del agente marítimo y en última instancia del cliente, asegurarse que los remolcadores por ellos contratados, cumplan con estas disposiciones, así como todas las disposiciones legales que apliquen.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

**4.6.3.5. Reporte de Maniobras**

Quien preste el servicio de remolcador, debe entregar a Oiltanking el reporte de cada maniobra de atraque y/o desatraque, una vez termine cada operación.

**4.6.3.6. Incumplimiento en la Prestación del Servicio de Remolcador**

En los casos en que el servicio de remolcador no sea atendido dentro del tiempo programado, Oiltanking hará un requerimiento a la agencia marítima responsable del buque.

Si no hay disponibilidad de remolcadores para la hora de la maniobra del buque se pospone la maniobra hasta que se cuente con remolcadores para este servicio.

**4.6.4. Amarre y desamarre de buques**

El servicio de amarre y desamarre es solicitado y contratado por la Agencia Marítima que representa el buque y asisten al Piloto en las maniobras de atraque y desatraque. Las empresas de Pilotos Prácticos ofrecen el servicio de amarradores.

Las naves deben ser amarradas con sujeción a las disposiciones internacionales según su tipo y clase de carga con el fin de preservar la seguridad de las cargas, de la nave y de las instalaciones portuarias, así como del personal portuario que labora en el Terminal. El Capitán de la nave adoptará las medidas necesarias para vigilar la tensión de las amarras en los diferentes estados de carga y marea.

**4.6.5. Muellaje**

Oiltanking Colombia S.A. presta el servicio de muellaje a los buques tanqueros y/o artefactos navales que arriben al muelle de Oiltanking para realizar cargue o descargue de productos ó por acuerdo con Oiltanking.

**4.6.6. Apertura de escotilla**

La apertura de escotillas es responsabilidad de la tripulación del buque tanque y se seguirán los protocolos establecidos por el Capitán, recomendaciones de la industria y/o Armador del buque.

La apertura tiene como finalidad la de realizar la medición de los tanques para calcular cantidades y volúmenes y para obtener muestras para su análisis en laboratorio de las propiedades fisicoquímicas del producto.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

La medición y muestreo se puede hacer manualmente o por sistemas automáticos conforme a procedimientos apropiados para el tipo de buque. Los equipos o sistemas de medición manuales y/o automáticos deben contar con su respectivo certificado de calibración vigente.

Si se realiza la medición y muestreo por sistemas automáticos no se requiere la apertura de escotillas.

#### 4.6.7. Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos

Cuando el Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A., tenga dudas respecto al estado de las amarras, grúas, aparejos, mangueras, etc. de los buques que atracan en su muelle, y si lo considera necesario, podrá solicitar a la autoridad portuaria 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.

#### 4.6.8. Reparaciones menores

Está prohibido todo tipo de trabajo de reparación que de alguna forma inhabilite o restrinja el movimiento autónomo del buque. Además, están prohibidas todas las actividades que generen riesgo de incendio y/o explosión.

Sin embargo, en caso de requerirse una reparación urgente (en circunstancias excepcionales) se deberá solicitar la autorización a Oiltanking por escrito y esto deberá quedar registrado en el Key Meeting. Solamente para el caso anterior, Oiltanking Colombia S.A. desarrollará estas actividades de reparaciones menores con base en lo establecido en el plan de manejo ambiental para residuos líquidos, manejo de residuos sólidos, manejo del sistema de tratamiento y disposición de residuos líquidos, manejo de residuos de las embarcaciones y lo autorizado por la respectiva autoridad ambiental.

Cualquier reparación debe tener la aprobación de la Capitanía de Puerto y de Oiltanking.

##### 4.6.8.1. Desguace de naves

No se permite el desguace de naves en las instalaciones portuarias del Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A.

#### 4.6.9. Aprovisionamiento y usería

Este servicio será prestado a los buques, previo acuerdo con Oiltanking Colombia S.A.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

**4.6.10. Recibo y/o suministro de lastre**

**4.6.10.1. Descargue de lastre y sentinas – Control de contaminación**

La Autoridad Marítima está facultada para imponer multas a los buques que descarguen sentinas, basura o cualquier otra sustancia no autorizada mientras se encuentren en el Terminal Oiltanking Colombia S.A. El servicio de recibo de sentinas del buque mediante trasiego a barcas aprobadas por las autoridades ó por tuberías hacia el Terminal es permitido siempre y cuando exista un previo acuerdo entre el buque y Oiltanking Colombia S.A. Estas actividades deben desarrollarse de acuerdo a lo establecido en el plan de manejo ambiental de residuos líquidos, manejo de residuos sólidos, manejo del sistema de tratamiento y disposición de residuos líquidos, manejo de residuos de las embarcaciones y lo autorizado por la respectiva autoridad ambiental.

**4.6.10.2. En Relación a las aguas de lastre**

Todo buque que venga a cargar o descargar al Terminal de Oiltanking debe cumplir con las siguientes regulaciones en el manejo de aguas de lastre:

- IMO resolution A.868 (20) - Guidelines for the control and management of ships' ballast water to minimize the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens.
- IMO regulation B-4 Ballast Water Exchange.
- Según la ley colombiana y el presente reglamento, está prohibido contaminar puertos colombianos, fondeaderos y/o aguas marítimas jurisdiccionales, para lo cual los buques deberán efectuar la renovación de las aguas de lastre de acuerdo con la Resolución A 868 de la IMO, la Resolución No. 477 de 2012 y el Convenio Internacional de Agua de Lastre antes de las 50 millas a profundidades mayores de los 23 metros y antes de entrar en el cinturón del Caribe, debiendo enviar un aviso de pre-arribo con suficiente tiempo para el conocimiento de las autoridades.

La Autoridad Marítima durante su visita de alto bordo o del control del Estado Rector podrá verificar la veracidad del reporte de la renovación del agua de lastre. Si un buque presenta alguna sospecha de haber realizado operaciones de descarga con agua contaminada u otros residuos contaminados, todas las operaciones se suspenderán inmediatamente.

La operación de cargue no se reanuda hasta que el asunto se investigue y las autoridades lo autoricen. Todas las multas, retrasos de carga y costos y consecuencias serán por cuenta de los armadores de los buques quienes pagarán directamente las sanciones, multas y daños, incluyendo y sin limitar el lucro cesante y daños emergentes, o a través de su agente marítimo.

Oiltanking Colombia S.A. desarrollará estas actividades de acuerdo a lo establecido en el plan de manejo ambiental de residuos líquidos, manejo de residuos sólidos, manejo del sistema de tratamiento y disposición

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

de residuos líquidos, manejo de residuos de las embarcaciones y lo autorizado por la respectiva autoridad ambiental.

**4.6.11. Suministro de combustible**

Este servicio se proveerá a las naves mediante previo acuerdo entre el buque y Oiltanking a través de barcazas aprobadas por las autoridades para realizar esta actividad o por transferencia por tuberías desde Oiltanking. Para el desarrollo de estas actividades Oiltanking Colombia S.A. cumplirá con lo establecido en la licencia ambiental y actos administrativos modificatorios, así como lo establecido en la norma vigente sobre Gestión del Riesgo.

**4.6.12. Servicios de lancha**

Este servicio podrá ser suministrado al buque previo acuerdo con Oiltanking Colombia S.A.

**4.6.13. Recepción de desechos líquidos, vertimientos y desechos sólidos**

Los buques deberán arribar al Terminal de Oiltanking con los niveles de sentinas aprobados por MARPOL 73/78. Oiltanking está en la capacidad de facilitar el recibo de estos desechos, ver numeral 4.5.10. Estas actividades deben desarrollarse de acuerdo a lo establecido en el plan de manejo ambiental de residuos líquidos, manejo de residuos sólidos, manejo del sistema de tratamiento y disposición de residuos líquidos, manejo de residuos de las embarcaciones y lo autorizado por la respectiva autoridad ambiental.

**4.6.13.1. Desechos, basuras y aguas servidas**

Está totalmente prohibido arrojar desechos, aguas negras, basuras o cualquier desperdicio en los espacios marítimos jurisdiccionales colombianos. Todas las basuras deberán recogerse a bordo y guardarse en condiciones higiénicas y se les deberá dar el manejo establecido por el Convenio MARPOL 73/78. Se advierte a los capitanes de los buques que la Autoridad Marítima tiene la facultad de imponer multas en caso de incumplimiento de lo anterior.

El Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A. podrá ofrecer de manera directa o través de terceros la recepción de estos residuos por solicitud previa del buque.

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

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

Por ninguna circunstancia las aguas de desechos o servidas por los sistemas sanitarios de la nave, podrán ser descargadas a la Bahía. El Capitán o propietario de la nave debe responder por los costos de limpieza en que incurra por este motivo.

Estas actividades deben desarrollarse de acuerdo a lo establecido en el plan de manejo ambiental de residuos líquidos, manejo de residuos sólidos, manejo del sistema de tratamiento y disposición de residuos líquidos, manejo de residuos de las embarcaciones y lo autorizado por la respectiva autoridad ambiental.

#### **4.6.14. Servicio de vigilancia**

Oiltanking Colombia S.A., cuenta con esquema de vigilancia en sus instalaciones que hace parte integral del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.

#### **4.6.15. Servicios públicos**

##### **4.6.15.1. Suministro de agua potable**

La Instalación Portuaria presta el servicio de agua potable a las naves que así lo requieran.

##### **4.6.15.2. Electricidad**

La Instalación Portuaria presta el servicio de energía a las naves que así lo requieran.

#### **4.6.16. Fumigaciones**

En caso de requerirse fumigaciones dentro de las instalaciones de Oiltanking se deberán seguir los protocolos que para este aspecto tiene la compañía:

- Procedimiento para la dinámica de fumigación.
- Seguridad al fumigar protocolo de seguridad.

Estas actividades se desarrollarán teniendo en cuenta las obligaciones definidas en la licencia ambiental y demás actos administrativos.

#### **4.6.17. Alquiler de equipos y aparejos**

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

La Instalación Portuaria cuenta con equipo propio para la manipulación y control de las cargas manejadas dentro del Terminal. De requerirse equipo y aparejos adicionales estos serán proporcionados por un operador portuario.

**4.6.18. Inertización de gases**

La Instalación Portuaria presta el servicio de inertización con gases inertes tales como el Nitrógeno para tanques de buques o barcasas, previo acuerdo con Oiltanking Colombia S.A.

**4.7. Servicios a los pasajeros**

**4.7.1. Embarque y desembarque de pasajeros**

En el Terminal de Oiltanking no se permite el embarque y desembarque de tripulantes, sólo en caso de emergencia Oiltanking podrá autorizarlo.

**4.7.2. Cargue y descargue de equipajes y vehículos en régimen de pasaje**

En la Instalación Portuaria no se realiza cargue y descargue de equipajes, así como de vehículos en régimen de pasaje.

**4.8. Servicios a la carga**

**4.8.1. Manipulación y transporte de mercancías**

Oiltanking Colombia S.A., realiza transporte de sustancias químicas, hidrocarburos, derivados del petróleo y aceites de origen vegetal y mineral, a granel, desde el buque hasta los tanques de almacenamiento, a través de tuberías.

Estas actividades deben desarrollarse de acuerdo a lo establecido en el plan de manejo ambiental de residuos líquidos, manejo de residuos sólidos, manejo del sistema de tratamiento y disposición de residuos líquidos, manejo de residuos de las embarcaciones y lo autorizado por la respectiva autoridad ambiental.

**4.8.2. Cargue /Descargue/Transbordo**

En la Instalación Portuaria sólo se realiza cargue y descargue de sustancias químicas, hidrocarburos, derivados del petróleo y aceites de origen vegetal y mineral, a granel.

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

4.8.3. Estiba /Desestiba

La Instalación Portuaria no presta este servicio a la carga.

4.8.4. Clasificación y toma de muestras

La Instalación Portuaria no presta este servicio a la carga.

4.8.5. Reconocimiento o inspección de mercancías

La Instalación Portuaria no presta este servicio a la carga.

4.8.6. Trimado /Trincado /Tarja

La Instalación Portuaria no presta este servicio a la carga.

4.8.7. Manejo y reubicación

La Instalación Portuaria no presta este servicio a la carga.

4.8.8. Servicio a los contenedores.

En la Terminal no se manipulan contenedores.

4.8.9. Embalaje y reembalaje

La Instalación Portuaria no presta este servicio.

4.8.10. Pesaje /Cubicaje

No se presta servicio de pesaje y/o cubicaje.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

**4.8.11. Marcación y rotulación**

La Instalación Portuaria no presta este servicio a la carga.

**4.8.12. Almacenaje de mercancías**

La Instalación Portuaria cuenta con tanques de almacenaje.

**4.8.13. Porteo de la carga**

La Instalación Portuaria no efectúa porteo de la carga.

**4.8.14. Consolidación o desconsolidación de mercancías**

En la Instalación Portuaria no se realiza consolidación o desconsolidación de mercancías.

**4.8.15. Cadena de frío**

En la Terminal no se manipulan cargas refrigeradas.

**4.8.16. Servicios logísticos**

El Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A, de manera directa o por medio de operadores portuarios debidamente autorizados por las autoridades competentes, prestará a las naves los servicios de suministros agua, suministro de combustible (bunkers), suministro de energía, recepción de slops, recepción de sentinas y recepción de aguas de lavado de tanques y recibo de residuos sólidos.

Estos operadores deben contar con los todos los certificados, permisos legales, pólizas de seguros y cualquier otro documento exigido, correspondientes a estos.

La prestación de estos servicios será previamente acordada, antes del arribo del buque, entre el buque y Oiltanking Colombia S.A.

**4.8.17. Lavado de tanques de los buques**

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

Oiltanking Colombia S.A autoriza el servicio de lavado de tanques de los buques a cargo de la tripulación del buque, con previa autorización del Terminal, para lo cual el Capitán del buque y/o su línea naviera deben presentar con antelación al arribo a Oiltanking sus procedimientos propios de lavado con su correspondiente análisis de riesgos y controles de seguridad y ambiental para este caso.

Estas actividades deben desarrollarse de acuerdo a lo establecido en el plan de manejo ambiental de residuos líquidos, manejo de residuos sólidos, manejo del sistema de tratamiento y disposición de residuos líquidos, manejo de residuos de las embarcaciones y lo autorizado por la respectiva autoridad ambiental.

#### **CAPÍTULO QUINTO. PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD**

##### **5.1. Protocolo de maniobras**

###### **5.1.1. Aproximación e ingreso al canal del Terminal portuario**

Los buques ingresan a la Bahía de Cartagena por el Canal de Bocachica, con profundidad de 20 m., una vez salen del Canal de Bocachica los buques tienen la alternativa de tomar uno de los dos canales de acceso: el primero es el canal de tránsito norte, que se toma con rumbo verdadero 051° y el segundo canal es el canal de tránsito sur, que se aborda con rumbo 070°.

Los buques que se dirigen hacia el Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A., una vez que han pasado por el canal de Bocachica, toman el “CANAL DE TRÁNSITO SUR”, con un rumbo 070°, este canal tiene 400 m. de ancho y se divide en dos canales dejando 200 m por cada banda del canal; el buque continúa navegando en rumbo 070° aproximadamente unas 1,2 millas, hasta tener la Boya “18” (luz roja de 3 segundos) por el través de estribor. Durante esta etapa de navegación, la profundidad promedio de acuerdo con la carta náutica 262 de DIMAR CIOH, es de 20 m.

El buque navega hasta dejar la Boya “18” clara por estribor para luego virar entre el 120° y el 140° aproximadamente y dirigirse hacia el área de aproximación para hacer el acercamiento al muelle de Oiltanking. La profundidad promedio en esta parte de la aproximación es de 21 m.

La localización del Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A., el tamaño del área de aproximación, la señalización marítima y los puntos fijos notables en tierra, permiten al buque acomodarse para hacer la aproximación al muelle en forma segura.

El buque navegando en el área de aproximación comparte aguas con los buques que se encuentran en el área de fondeo, con los bongos y remolcadores que van desde y hacia la Terminal de Ecopetrol y con los buques en tránsito hacia los muelles de VOPAK y de la Sociedad Portuaria del Dique -SPC.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

El Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A está ubicado a un ángulo azimutal al 253° de marcación verdadera.

El área de aproximación y maniobra mide 2,7 Km<sup>2</sup> aproximadamente.

Las rutas de aproximación y las áreas de maniobra para los buques y embarcaciones que van hacer uso del muelle de Oiltanking Colombia S.A. están trazadas con base en las cartas de navegación de la Bahía de Cartagena. Ver Anexo 1.

#### 5.1.2. Maniobra de atraque

El Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A. determinará el atraque de las naves, teniendo en cuenta la disponibilidad de su muelle, el tipo de operación, tipo de nave, eslora, calado, áreas de almacenamiento y tiempo de operación.

Las comunicaciones durante la maniobra de atraque, desatraque y movilización se harán por radio cuyo uso será obligatorio para los que presten servicios de pilotaje, remolcador y amarre de naves. Todos los involucrados serán responsables por contar con los radios correspondientes y el acceso al canal establecido. Para la comunicación se utilizará el canal del sistema VHF que determine la Autoridad Marítima. Durante la maniobra sólo podrán intervenir en este canal el Piloto Práctico, los remolcadores y los operadores que participan en la maniobra. Cualquier interferencia será investigada y sancionada por la Capitanía de Puerto.

Para efectos de fondeo de embarcaciones se utilizarán los sitios definidos por la Capitanía de Puerto. El pago del fondeo estará a cargo de la nave o su agente marítimo, quien deberá liquidar el valor correspondiente y consignarlo a la cuenta de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

El abarloadamiento de naves o artefactos navales a unidades atracadas el muelle sólo podrá ser autorizado por Oiltanking Colombia S.A., previa solicitud de los capitanes de las naves o sus representantes, siempre y cuando las circunstancias operativas lo requieran y lo permitan. La responsabilidad por los daños que puedan sufrir las naves o los cargamentos no será imputable, en ningún caso, a Oiltanking Colombia S.A.

Por regla general las operaciones de cargue y/o descargue se efectuarán a las naves atracadas al muelle de Oiltanking. En casos especiales y de acuerdo con la situación operativa la Superintendencia de Puertos y Transporte, autorizará operaciones en zona de fondeo, si lo solicita Oiltanking.

La velocidad máxima de atraque en el muelle de Oiltanking no puede ser mayor de 0.15 m/seg. El atraque no puede ser realizado en condiciones de viento superiores a 25 nudos.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

### 5.1.3. Maniobra de amarre

- Una vez el buque está próximo al muelle de Oiltanking se asegura remolcador (uno o dos dependiendo si el buque tiene Bow Thruster o dependiendo de la eslora del buque y el Mooring Analysis específico para el tamaño y desplazamiento del buque). Los amarradores se ubican en las piñas, accedendo desde la lancha pasacabos. El buque ingresa al Terminal de Oiltanking con la ayuda del remolcador y se ubica siempre con la popa en dirección Norte.
- Se pasan los cabos del buque (es decir se aseguran a las bitas de las piñas) en el siguiente orden:
  - Spring de Proa (piña de atraque Sur)
  - Spring de Popa (piña de atraque Norte)
  - Largos de Proa (piña de amarre Sur)
  - Largos de Popa (piña de amarre Norte)

**Nota:** El orden de colocación de los cabos al atraque y el orden de largada de cabos al zarpe puede variar dependiendo de las condiciones de tiempo reinantes, entiéndase viento y corriente, y del orden que la maniobra así lo requiera, previo acuerdo entre el piloto y el Capitán, quienes lideran el equipo que está llevando a cabo la maniobra.

- El operador de manifold del Terminal sugiere al personal del buque (tripulante en cubierta ubicado en manifold del buque) la posición correcta del buque guiándose por el manifold del buque de manera que quede enfrentado con el manifold del Terminal y se asegure posición correcta de mangueras (enfrentadas en lo posible).
- Una vez el buque está en posición correcta se termina el aseguramiento de los cabos, dando el piloto práctico instrucción de retiro al remolcador concluyendo la maniobra de atraque.
- Todo el personal que realiza la operación de atraque (piloto práctico y amarradores) se retira del Terminal por agua (lancha).

### 5.1.4. Protocolo de zarpe

Alistado el buque para el zarpe y realizadas todas las comprobaciones necesarias, se ordenará a los remolcadores empujar el buque contra el muelle, manteniéndolo pegado a las defensas mientras se suelten los cabos de amarre del buque. Inicialmente se liberarán al tiempo los cabos de través de proa y popa y, una vez recuperados a bordo del buque, se liberará la retenida de popa.

Una vez recuperada la línea a bordo del buque y comprobado que la hélice está libre, se procederá a soltar la retenida de proa, halar suavemente con los remolcadores para separar el buque del muelle y, tan pronto halla separación, se dará máquina suavemente

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

hacia atrás, para iniciar el movimiento del buque hacia afuera de la posición de atraque.

Se llevará el buque hacia atrás, con dirección hacia el norte hasta que logre la distancia suficiente con respecto al muelle, con velocidad no mayor 1,5 nudos durante 200 metros aproximadamente, distancia a la cual, estando el buque libre de todo obstáculo, podrá el Piloto Práctico comenzar su viraje hacia estribor, con velocidad longitudinal cero, hasta alcanzar una proa de 325° aproximadamente, que le permita navegar con seguridad hacia las aguas más profundas de la Bahía de Cartagena.

Iniciada la etapa de navegación, el Piloto Practico podrá liberar los remolcadores tan pronto lo considere seguro y conveniente, terminando así la maniobra del zarpe del Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A.

#### 5.1.5. Protocolo de fondeo

Cuando el buque tanque tiene la necesidad de fondear, antes o después de haber terminado la interfaz con el Terminal Marítimo de Oiltanking, ya sea que esté llegando de mar afuera y no se haya confirmado la atención inmediata por parte del Terminal, o esté procediendo desde el Terminal y requiera fondear por cualquier motivo, deberá ingresar al área de fondeo que le asigne la Estación de Tráfico Marítimo San José, de la Capitanía de Puerto de Cartagena, con una velocidad inferior a los tres nudos, buscando un espacio de fondeo que le permita borrar libremente respecto de otros buques que pudieran estar allí fondeados, boyas y bajos en la zona, con una distancia de por lo menos cuatro (4) cables alrededor de otros buques, teniendo en cuenta el borneo del mismo por acción del viento y corrientes, al tiempo que utiliza el número de grilletes 12 de cadena que el Capitán considere de acuerdo con el área donde le ha sido indicado fondear, teniendo en cuenta que debería largar la cadena en una longitud de por lo menos 3 o 4 veces la profundidad del sitio y si las condiciones del viento son fuertes y se espera un fondeo por largo tiempo, se puede considerar largar la cadena por lo menos 5 o 6 veces la profundidad del sitio.

Una vez se ha definido el punto donde se va a fondear y se debe soltar el ancla, se podrá

elegir entre soltar completamente por gravedad el ancla hasta llegar al número de grilletes previamente definido de acuerdo con la profundidad del lugar, o bajar poco a poco la cadena con ayuda del winche.

En el primer caso, soltada por gravedad, normalmente se para completamente el buque y se desarrolla una pequeña viada hacia atrás, alrededor de 0,4 nudos, para entonces soltar el freno del ancla y permitir su libre caída hasta soltar el número de grilletes que se ha definido previamente.

En el segundo caso, bajada por winche, se requiere detener el buque y, con velocidad cero, bajar los primeros dos grilletes, para luego tensionar un poco con una pequeña viada atrás, de alrededor de 0,3 nudos, y al instante que la cadena presente algo de tensión, continuar con su salida hasta soltar el número de grilletes que se ha definido previamente.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

En el evento que las condiciones de viento sean muy fuertes (> 30 nudos), podría ser recomendable utilizar más grilletes de cadena para el fondeo.

### **5.2. Protocolo de seguridad en operaciones en las líneas de amarre del Terminal**

El Capitán del buque tanquero y el personal del Terminal que se encuentre en la plataforma del muelle son responsables de verificar que las líneas de amarre se encuentren con la tensión adecuada en todo momento para mantener el buque atracado en forma segura. Para tal fin el personal del buque que se encuentre en turno de trabajo debe estar monitoreando la tensión de las líneas de amarre ya sea físicamente o desde cuarto de control del buque si poseen monitoreo remoto. El personal del muelle hará la verificación periódica físicamente e informará al buque de cualquier condición insegura con las líneas de amarre.

Este monitoreo debe realizarse periódicamente por los cambios en las condiciones de carga del buque y por cambios en mareas y corrientes.

En caso de que se rompan uno o más cabos o cables de amarre del buque tanque se tomarán las siguientes acciones:

- Quien detecte la novedad debe dar la alarma respectiva al buque y al personal del Terminal.
- Parar la transferencia de carga y cerrar válvulas.
- Cuando el reporte meteorológico o las condiciones de mar lo consideren necesario, se suspenderán operaciones temporalmente mientras se cambia el cable o el cabo roto para la reorganización de la maniobra de amarre.
- El Supervisor de operaciones evaluará la necesidad de desconexión y demás acciones requeridas.

### **5.3. Protocolo de zarpe de emergencia**

Las máquinas principales y la maquinaria auxiliar deberán estar listas en todo momento para permitir zarpe inmediato en caso de emergencia.

A bordo del buque deberá haber personal disponible para todas las operaciones de cargue, descargue, lastre y deslastre y para cualquier situación de emergencia. Un oficial deberá estar de guardia y disponible en todo momento en el cuarto de control del buque y en coordinación con el Loading Master del Terminal, quien a su vez coordinará con el control de las instalaciones en tierra.

La maniobra de amarre y desamarre del buque será coordinada por el Piloto Práctico y el Capitán del Buque, la maniobra será ejecutada a bordo por la tripulación del buque. En todo momento el buque debe tener un

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

número de tripulantes adecuados y las herramientas suficientes de tal forma que permitan una operación segura.

**5.4. Protocolo sobre control del tránsito en el canal de navegación**

**5.4.1. Velocidad de las Naves**

El Piloto Práctico asesora al Capitán de la nave en la velocidad que la nave requiere, mientras se realizan las maniobras de tránsito, aproximación final, atraque y zarpe.

La velocidad promedio de tránsito es de aproximadamente de 10 nudos desde Bocachica hasta la Boya No. 18, donde se debe comenzar a reducir la velocidad hasta llegar a los 3 nudos o menos, velocidad recomendada para la aproximación final cerca al muelle.

La velocidad de aproximación lateral del buque hacia el Muelle no deberá ser mayor a 0,3 nudos.

**5.4.2. Reglas de Camino**

Los Capitanes de las naves, con la asesoría del Piloto Práctico, tienen la responsabilidad por la aplicación de las reglas de camino cuando navega dentro la Bahía de Cartagena.

El Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A. debe mantener un monitoreo continuo y permanente de todas las naves que se dirijan a ella, con el fin de coordinar su operación portuaria. Este monitoreo se puede hacer por medio de la Agencia Marítima o el Piloto Práctico para aproximación final.

En la condición especial que se presente simultaneidad de maniobras de buques en el muelle de Oiltanking y muelles cercanos, los Pilotos Prácticos, de cada una de las maniobras, determinará la secuencia de las mismas, indicando quién maniobrará primero y cómo se harán los cruces entre buques si esto se llega a presentar con la coordinación de la Estación de Tráfico Marítimo de San José de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

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

Las máquinas principales y la maquinaria auxiliar deberán estar listas en todo momento para permitir zarpe inmediato en caso de emergencia.

A bordo del buque deberá haber personal disponible para todas las operaciones de cargue, descargue, lastre y deslastre y para cualquier situación de emergencia. Un oficial deberá estar de guardia y disponible en todo

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

momento en el cuarto de control del buque y en coordinación con el Loading Master del Terminal, quien a su vez coordinará con el control de las instalaciones en tierra.

**5.6. Protocolo para apertura de bodegas**

La apertura de bodegas es responsabilidad de la tripulación del buque tanque y se seguirán los protocolos establecidos por el Capitán, recomendaciones de la industria y/o Armador del buque.

**5.7. Protocolo para el establecimiento de rendimientos de las naves y operaciones**

Oiltanking Colombia S.A. como operador se reserva el derecho de aceptar Buques para cargar o descargar en su muelle, entendiendo que las operaciones se realizarán con previa planeación para obtener resultados eficaces, seguros y controlados.

Oiltanking Colombia S.A. intervendrá en aquellas operaciones con bajo rendimiento con el fin de garantizar el normal desarrollo de las operaciones en las instalaciones portuarias.

Oiltanking contemplará la aplicación de nuevas tecnologías que minimicen los tiempos de permanencia en su muelle y permitan efectuar una eficaz, eficiente y segura operación respecto a los compromisos supranacionales de prevención contra el terrorismo, narcotráfico y sustancias o productos peligrosos y de tráfico, entre otros.

**5.8. Protocolo de evacuación directa de cargas**

Está prohibida la descarga al mar de aceites, alcoholes, líquidos inflamables, o mezclas oleosas o achicar sentinas en cualquier parte dentro del puerto. Para tal fin este tipo de descargas deben efectuarse de acuerdo a los sistemas de recepción establecidos en el puerto.

**5.9. Protocolo para la inspección simultanea de mercancías**

La Instalación Portuaria no realiza esta actividad, debido a la naturaleza de los productos.

**5.10. Protocolos de inspección intrusivas y no intrusiva de carga**

En la Instalación Portuaria no aplican protocolos de inspecciones intrusivas y no intrusivas por tratarse de sustancias químicas, hidrocarburos, derivados del petróleo y aceites de origen vegetal y mineral, a granel.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

#### **5.11. Protocolo para el descargue con lluvia**

No existen limitaciones para el cargue y descargue de buques cuando se presentan lluvias, a menos que se presenten condiciones climáticas adversas (fuerte brisa, polvo, etc.) que puedan afectar la integridad de las personas, la carga, el buque, los equipos y las instalaciones que intervienen en ella, Oiltanking tiene la potestad de suspender las operaciones hasta tanto se normalice la situación.

#### **Límites operacionales con respecto al clima:**

- Realizar atraque y desatraque de acuerdo a Instrucciones de la Autoridad Portuaria para condiciones climática adversas.
- En caso de tormentas eléctricas severas y rayos, todas las operaciones serán suspendidas.
- No se permitirá el atraque de buque cuando haya velocidad del viento superior a 25 nudos.
- Con vientos de 20 nudos las operaciones serán suspendidas.
- Con vientos de 30 nudos se harán las desconexiones.
- El desatraque se ordenará con vientos superiores a 40 nudos.

Ver Jetty Information Booklet.

#### **5.12. Protocolo para el manejo de equipajes en naves de pasajeros**

La Terminal no presta el servicio a pasajeros.

#### **5.13. Protocolo de almacenamiento descubierto**

Oiltanking Colombia S.A. no realiza almacenamiento al descubierto de sus cargas.

#### **5.14. Protocolo de operaciones en fondeo**

Oiltanking Colombia S.A. no realiza operaciones de cargue/descargue en fondeo.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

**5.15. Protocolo para la entrega de la carga**

Los procedimientos relacionados a la entrega oportuna de la carga son los siguientes:

- Procedimiento de carga de los tanques a granel.
- Procedimiento para despacho y recibo de vehículos con producto.

**5.15.1. Tiempo Deducible del Tiempo Asignado para el Cargue**

Después de recibida la Nota de Alistamiento (NOR) por parte de Capitán y aceptado el Buque para cargar/descargar, se le deben descontar, al tiempo permitido para el cargue y/o descargue, los siguientes eventos:

- Tiempo de maniobra hasta que el buque esté asegurado al punto de amarre (All fast).
- Tiempo perdido debido a alguna falla del buque, incluyendo la suspensión de la operación de cargue y/o descargue motivado por el buque y/o demoras causadas por incumplimiento de los procedimientos de la instalación portuaria, al igual que la demora en el zarpe por razones atribuibles al buque.
- El tiempo perdido por causas imputables a condiciones de mal tiempo.
- El tiempo perdido por causa de huelgas, cierres, paros, o conflictos laborales provenientes de la tripulación del buque.
- Todos aquellos tiempos relacionados con eventos no atribuibles al operador del Terminal o que sean considerados de fuerza mayor.

**5.16. Protocolo para el manejo de cargas contaminadas**

Oiltanking Colombia S.A. cuenta con su debido procedimiento para el manejo de cargas contaminadas y se rige al procedimiento de manejo de residuos.

**5.17. Protocolo sobre cargas objetables**

Se registran como cargas objetables aquellas que al arribo de la embarcación no cumplen la caracterización técnica de los productos al momento de su embarque; lo anterior se verifica mediante el muestreo y análisis de laboratorio que se realiza a cada uno de los tanques.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

**5.18. Protocolo para la remoción de cargas objetables**

Se registran como cargas objetables aquellas que al arribo de la embarcación no cumplen la caracterización técnica de los productos al momento de su embarque; lo anterior se verifica mediante el muestreo y análisis de laboratorio que se realiza a cada uno de los tanques.

Los inspectores de cantidad y calidad harán análisis de laboratorio de la carga que va a hacer recibida en la Instalación Portuaria, la carga será objetable cuando esta no cumpla con las especificaciones de calidad y cantidad requerida

**5.19. Protocolo para el manejo de carga para otros puertos, cargas en tránsito**

En Oiltanking Colombia S.A no se descargan, almacenan o se manipulan cargas para otros puertos.

**5.20. Protocolo para el rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua**

Oiltanking Colombia S.A no maneja cargas que pueda caer al agua originando una acción de rescate de la misma. La única carga manejada por esta Terminal son sustancias químicas, hidrocarburos, derivados del petróleo y aceites de origen vegetal y mineral, a granel, en caso de que se presente un escape se manejaría como un derrame, de acuerdo a lo anterior se procedería a seguir el protocolo para este caso.

**5.21. Protocolo para evitar presencia de animales**

En caso de presencia de animales silvestres, se contacta a las autoridades ambientales para que se encargue del manejo de los mismos y sean liberados en su respectivo hábitat.

**5.22. Protocolo de operación de equipos**

Para la operación de equipos ver el detalle en el numeral 5.2.

**5.23. Protocolo de control de ingreso y salida de personas**

Los procedimientos para el control de ingreso y salida de personas se encuentran consignados en el Plan de Protección del Terminal.

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

**5.24. Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos**

Los vehículos automotores de transporte o cualquier otra clase de vehículos que ingresen a las instalaciones portuarias de Oiltanking Colombia S.A., deberán estar en óptimas condiciones de seguridad, cumpliendo con todos los requisitos exigidos por las autoridades competentes y en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria de Oiltanking Colombia S.A.

La inspección de carrotanques e isotanques se realiza a través del Procedimiento para Despacho y Recibo con Productos y el Procedimiento para Cargue de Carrotanques e Isotanques.

- a) Todo el ingreso y salida de vehículos de transporte de carga se encuentra debidamente registrados y son controlados a través de los procedimientos de seguridad y protección.
- b) Es restringido el ingreso de carros particulares o de vehículos al área del muelle.

Por políticas de la compañía no se permite el ingreso de vehículos en ninguno de los niveles de seguridad excepto aquellos que estén debidamente autorizados y los de las autoridades, siempre que cumplan con las normas de ingreso a la instalación. Todos los vehículos serán sometidos a requisas acorde con los procedimientos estándares de seguridad. Y sólo podrán parquear en los sitios señalados dentro de la instalación portuaria para este propósito.

**5.25. Protocolo de ingreso y salida de vehículos de carga**

Los procedimientos para el ingreso y salida de vehículos de carga se encuentran consignados en el Plan de Protección del Terminal.

**5.26. Protocolo de control de ingreso y salida de maquinaria y equipos portuarios**

En Oiltanking Colombia S.A. no se realiza actividades de control de ingreso y salida de maquinaria y equipos portuarios. Sin embargo, en casos especiales tales como el mantenimiento ó el desarrollo de proyectos de mejora, estos equipos podrán ingresar y salir, previo acuerdo con Oiltanking Colombia S.A.

**5.27. Protocolos para el manejo de todo tipo de carga**

**5.27.1. Protocolo de entrada y recibo de la carga**

- Toma de muestras para determinar la aceptación del producto por Q/C del cliente; medición de los tanques del buque y de tierra para liquidación inicial

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

- El cliente o su Surveyor toma la decisión de aceptar el producto para recibo. Acepta las condiciones de los tanques en tierra y liquida su inventario inicial.
- Se realiza operación de descargue o cargue de buque o barcaza siguiendo instructivo correspondiente.
- El Cliente emite por escrito las instrucciones para proceder con el descargue o cargue.
- Se espera la aceptación o rechazo del cargue o descargue.
- Mediciones finales en tierra y buque. Toma de muestras finales (Q/C).
- Cálculo de cantidades descargadas o cargadas; emisión de certificados por parte del Surveyor; recibo por parte del jefe de logística. Para cargue: La Terminal o el cliente, le informa a la naviera las cantidades a embarcar y el consignatario para emitir un borrador del B/L (’s). El cliente informa a su Agencia de Aduanas para que realice la Solicitud de Embarque. Para Descargue: El surveyor emite los certificados de cantidad y los entrega al jefe de logística y/o Administrador de Operaciones para su revisión y aceptación.
- El Jefe de Logística y/o Administrador de Operaciones realizan el Aviso de Finalización, Informe de Detalles de Carga Recibidas y Planillas de recepción en el sistema MUISCA de la DIAN. El jefe de logística y/o Administrador de Operaciones ingresan las cantidades recibidas en el sistema de inventario.

#### 5.27.2. Protocolo de almacenamiento de carga

Se cuenta con 26 tanques de almacenamiento, operativos, con una capacidad nominal total instalada de 269.952 US bbls (42.919 m<sup>3</sup>). Una vez el buque se encuentra atracado en el muelle de Oiltanking Colombia S.A., la carga es transportada hacia estos equipos.

#### 5.27.3. Protocolo de entrega y salida de carga

Oiltanking cuenta con líneas de recibo y despacho en el Muelle, lo conforman 31 tubos de 3”, 4”, 6”, 8” y 10”.

El procedimiento para entrega y salida de carga es el siguiente:

- El cliente envía la programación diaria con 12 horas de antelación por escrito (e-mail), donde informa las placas (si es un requisito del cliente), cantidad y producto a cargar en la Terminal de Oiltanking Colombia S.A.

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

- El jefe de logística revisa la programación enviada por el cliente.
- El jefe de logística envía por escrito la programación diaria al Supervisor de Operaciones, guardias y al cliente.
- Al arribo de los vehículos, el guardia revisa que se encuentren en el listado de programación, realiza el registro de ingreso al Terminal y envía el conductor al área de logística para radicación de documentos. En el caso de algunos clientes que no envían el listado con la identificación de los vehículos, el conductor ingresará a validar sus documentos.
- El Administrador de Operaciones autorizará el ingreso del vehículo siempre y cuando el conductor presente la orden de cargue correspondiente al producto que se va cargar, que el vehículo tenga certificado de lavado cuando aplique, prueba hidrostática vigente menor o igual a un año (cuando aplique), certificado del curso de transporte de mercancías peligrosas (cuando aplique) y que se encuentre identificado con sus rótulos (cuando aplique).
- El guardia realiza revisión de “security”. El Administrador de Operaciones realiza el primer pesaje en báscula con el vehículo vacío y verifica la capacidad del tanque para comprobar que se pueda cargar la cantidad solicitada por el cliente.

#### 5.27.4. Protocolo de transferencia de carga a otros medios de transporte

Oiltanking cuenta con 3 estaciones de atención de carro tanques, las cuales a su vez aportan 10 posiciones para cargue o descargue de dichos vehículos.

Los llenaderos están equipados con medidores de flujo (másicos y/o volumétricos), válvulas de control on-off, sistemas de aterrizaje, brazos de carga, paneles de control y computadores de control de flujo.

El procedimiento para el cargue de carrotanques e isotanques es el siguiente:

- Verificar que los puentes basculantes estén totalmente levantados para evitar golpes y guiar el carrotanque o isotanque hasta la estación de llenado.
- Realizar la inspección del carrotanque o isotanque y proceda a diligenciar el check list para cargue. El incumplimiento de uno de los ítem ocasiona el rechazo del vehículo.
- Constatar que la prueba hidrostática del tanque este vigente (Vencimiento < 1 año) y certificado de limpieza al día. cuando se requiera.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

- Alinear el tanque hacia la estación de cargue.
- Bajar el puente basculante hasta el tope con carrotanque ubicado. Tener en cuenta EPP necesarios para cada producto según Matriz EPP establecida por Oiltanking. Abra las tapas superiores del carrotanque o isotanque y verifique que se encuentre limpio, seco y libre de olores.
- Introducir el brazo de llenado y cerciórese de que quedo en posición correcta. Verificar la conexión de la manguera de retorno de vapores cuando haya lugar y abrir las válvulas de bloqueo de los compartimientos de carrotanques.
- Digitar en el Set-Point la cantidad en Kilogramo que se indique en la orden de cargue emitida por el cliente.
- Abrir la válvula neumática del brazo de cargue y la válvula manual de la estación y arranque bomba de llenado.
- Mantener monitoreo del llenado verificando nivel del carrotanque o isotanque. Verifique que no tenga fugas el carrotanque o isotanque durante la operación de llenado.
- Está prohibido durante el cargue introducir objetos al carrotanque o isotanque tales como toma muestras, medidores de nivel, sensores de temperatura o cualquiera otro. En caso de ser requerido este sólo podrá hacerse con la autorización de la Supervisión del Terminal y una vez se haya detenido la transferencia de producto dando el tiempo de residencia suficiente no menor a 5 minutos.

#### **5.28. Protocolos para el manejo de mercancías peligrosas - Código IMDG**

##### **5.28.1. Cumplimiento de las Normas Aduaneras**

Oiltanking Colombia S.A. está en la obligación de cumplir las normas aduaneras expedidas por la Dirección General de Aduanas, previstas en las leyes o reglamentos, en todos los aspectos relacionados con el cargue y descargue, almacenamiento, entrega y recibo y la entrada y salida de las mercancías de las instalaciones portuarias.

##### **5.28.2. Normas Sobre Carga Peligrosa**

Oiltanking Colombia S.A. coordinará directamente la manipulación de carga peligrosa. No se deberá iniciar la operación hasta tanto no se cumpla con los lineamientos contemplados en este reglamento y demás condiciones de seguridad impartidas por el Terminal en los documentos enlistados en el numeral 6.1.4.

Todas las actividades del Terminal están reguladas por las disposiciones emanadas por DIMAR, por las regulaciones internacionales de manejo de los productos químicos, petróleo y derivados (Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas- IMDG) y por los instructivos recomendados por el ISGOTT.

No se podrán traer al Terminal, ni desembarcar mercancías peligrosas en contradicción a las normas de seguridad.

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

Durante todo el proceso de transferencia de carga, todas las escotillas y accesos a los tanques deben quedar cerrados de manera hermética. En igual condición, deben estar antes de iniciar el cargue o descargue.

El Capitán de toda nave que tenga a bordo carga peligrosa debe verificar que todas las precauciones sean tomadas a bordo de la nave mientras permanezca en el Terminal y durante la operación de cargue o descargue de los productos peligrosos.

El Capitán de toda nave mientras tenga carga peligrosa a bordo o cuando haya estado descargando líquidos inflamables y la nave no haya sido declarada libre de gases, no permitirá efectuar soldadura de cualquier naturaleza en la nave, utilizar martillos, elementos de hierro o acero para abrir o cerrar escotillas o herramientas metálicas en otras operaciones, ejecutar reparaciones en cualquier compartimento que contenga carga peligrosa y ejecutar acciones que puedan causar chispas, como el empleo de gratas, cepillos metálicos, etc. El Capitán del barco debe solicitar permiso al Terminal si requiere hacer algunos de los trabajos mencionados anteriormente.

El Capitán de toda nave que cargue o descargue mercancías peligrosas se asegurará de que durante las operaciones existan buenas comunicaciones telefónicas o de radio, directamente con los encargados de la operación en tierra.

El Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A. cuenta con tanques de almacenamiento diseñados especialmente para los productos que maneja, dotados con el control efectivo y con los elementos necesarios para prevenir, dar la alarma y combatir los accidentes previsibles.

El Terminal Oiltanking Colombia S.A. tiene debidamente reglamentando la presencia de personal en las naves y en tierra cuando se esté realizando el manejo de cargas.

Oiltanking garantiza que los equipos y cualquier tubería o elemento utilizado para cargue o descargue sustancias químicas, hidrocarburos, derivados del petróleo y aceites de origen vegetal y mineral, a granel inflamables está libre de goteo.

Para filtraciones, derrames, incendio, etc. se siguen las instrucciones establecidas en el Plan de Contingencia para Derrame o Incendio de Hidrocarburos y Derivados en el mar, el Plan de Emergencias de la Instalación Portuaria, el Plan de Protección de la Instalación Portuaria de Oiltanking Colombia S.A. y el Plan de Manejo Ambiental. En caso se presentarse esta situación, el Capitán de la nave deberá informar de inmediato al representante del Terminal y a la Capitanía de Puerto, por medio de su agente marítimo.

**5.29. Protocolo para facilitar la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005)**

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

El Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A., cumple y exige el estricto cumplimiento de las normas nacionales y convenios internacionales sobre sanidad portuaria, estableciendo programas de saneamiento, los cuales estarán orientados a evitar que sus áreas portuarias se constituyan en riesgos de infección o intoxicación para personas y animales, de contaminación o polución, en concordancia con lo dispuesto en el Reglamento Sanitario Internacional-RSI 2005, así como aquellas normas que las modifiquen o adicionen. Oiltanking cuenta en su documentación con el PANDEMIC PLAN M&B y el MANUAL HSSE- CAPÍTULO SALUD, en donde se encuentran los procedimientos a seguir para manejar afectaciones sanitarias.

### **5.30. Protocolos para atender emergencias y contingencias**

En cumplimiento a la Política de Higiene, Seguridad, Seguridad Patrimonial y Medio ambiente de Oiltanking Colombia S.A. y a su misión empresarial, así como a las normas ambientales del país, el Terminal cuenta con el Plan de Contingencia general y el Plan de Contingencia para Derrame o Incendio de Hidrocarburos y Derivados en el mar, cuya finalidad es la de atender de la manera más eficiente, coordinada y eficaz una posible emergencia.

Los Planes de Contingencia y de Emergencia del Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A. hacen parte integral de este Reglamento.

- **Acciones en Caso de Incendio a Bordo o en Tierra**

En caso de iniciarse un incendio en las instalaciones de Oiltanking o a bordo de un buque que se encuentre transfiriendo cargas, deberá darse la alarma a través del canal VHF en operación e informar inmediatamente al representante del Terminal para que active el Plan de Contingencia y de Emergencia y dé aviso a la Capitanía de Puerto.

En caso de una emergencia que exija el retiro del buque del sitio de amarre / atraque, el representante de Oiltanking dará la orden respectiva siendo obligación de la nave su rápido cumplimiento.

➤ **Tipos de Alarma:**

Los sonidos y significados de las alarmas son los siguientes:

- **Alerta (incendio/escape/derrame):**

**Sonido intermitente** — — — — —

- Empleados, contratistas y visitantes deben acudir al punto de reunión ubicado a la entrada del edificio del Terminal y esperar instrucciones del Comandante de Brigada.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

- El personal de vigilancia permanecerá en su puesto a la espera de instrucciones específicas del Comandante de Brigada.
- El punto de reunión para la Brigada el Terminal en caso de alerta será el Gaitronic del edificio de administración del Terminal. Si este punto está comprometido en la emergencia, el punto de reunión será la garita de la portería del Terminal.
- Al activarse la señal de alarma todos los PTS's (Permisos de Trabajo Seguro) quedan suspendidos y todos los trabajos en caliente deben ser detenidos.

○ **Evacuación:**  
**Sonido continuo** \_\_\_\_\_

- Abandonar el área utilizando las rutas de evacuación.
- En caso de evacuación general del Terminal las rutas de evacuación son las siguientes, dependiendo de la dirección del viento y el lugar de la emergencia:

**Punto Primario**

Terminal: Muelle de lanchas.

**Puntos Secundarios:**

**Nota:** La ruta de evacuación diferente a la Primaria será indicada por el comandante de la Brigada.

○ **“Todo bien”**  
**Series de tres pitadas largas** \_\_\_\_\_

- Debe sonar al final de la emergencia indicando el retorno a la normalidad en el área afectada.
- Todos los PTS's deben ser nuevamente diligenciados.

● **Accidentes o siniestros**

En los casos de accidentes o siniestros que afecten a las naves atracadas en el Terminal o a los activos de la instalación portuaria y terceros, se procederá de la siguiente manera:

1. Oiltanking Colombia S.A. debe informar a la Superintendencia de Puertos y Transporte, a la DIMAR, a la ANI, a la ANLA, a CARDIQUE y al EPA, la ocurrencia de cualquier siniestro o accidentes que se presente en sus instalaciones, canales de acceso al muelle o áreas de maniobra, que puedan constituir peligros para la navegación. En este caso se coordinará los correctivos con estas entidades. El Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A. activará el Plan de Contingencia (PDC) de acuerdo al tipo de accidente presentado. Hace parte constitutiva de este Reglamento el Plan de Contingencia del

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

Terminal Oiltanking Colombia S.A., el Plan de Contingencia para Derrame o Incendio de Hidrocarburos y Derivados y el Plan de emergencias de la Instalación Portuaria.

2. El armador, su agente o el Capitán de la nave, así como el propietario de los artefactos navales, en caso de siniestro tiene la obligación de:
  - a) Informar de inmediato el hecho a la Superintendencia de Puertos y Transportes, a la Dirección General Marítima, a la ANI, a la ANLA, a CARDIQUE y al EPA indicando la posición geográfica exacta donde ocurrió el siniestro.
  - b) Si el Armador, su agente, o el Capitán de la nave, así como, el propietario del artefacto naval no toma las medidas necesarias para señalar el peligro y retira el naufragio; Oiltanking, previa consulta con la Autoridad Portuaria puede proceder a contratar la señalización y el retiro siendo asumidos los costos en que por este concepto se incurra por cuenta del armador, su agente, Capitán o propietario, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.
3. Cuando se produzcan accidentes en las instalaciones del Terminal, se levantará de inmediato un acta en la que se consigne toda la información pertinente a los hechos. El acta debe ser suscrita por los involucrados en el accidente y se deberá elevar una carta de protesta.
4. Los daños a la carga, a las naves o a los bienes ocasionados durante la prestación de servicios contratados con empresas distintas a Oiltanking serán responsabilidad de la empresa contratada. Cualquier reclamo al respecto deberá dirigirse al responsable del servicio.

#### 5.30.1. Protocolo para atender derrames de hidrocarburos (bunkering)

En toda fuga o derrame de cargas y/o aguas aceitosas hacia el mar durante la transferencia se debe:

- Notificar inmediatamente al representante del Terminal quien ordenará el pare de la operación.
- Notificar al Capitán del buque, a la autoridad ambiental, a la Autoridad Marítima, y a su representante en el buque.
- Mantener suspendidas las operaciones de transferencia hasta establecer la causa de la fuga o el derrame y éste se haya controlado.
- Activar el Plan de Contingencia para Derrame o Incendio de Hidrocarburos y Derivados en el mar.
- Oiltanking podrá reiniciar o no continuar la operación previa autorización de la Autoridad Marítima.

#### 5.30.2. Protocolo para atender escape de gas natural licuado – GNL

Oiltanking Colombia S.A. en su operación no manipula Gas Natural Licuado.

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

**5.30.3. Protocolo para atender derrame de graneles líquidos**

El procedimiento para atender derrames se encuentra en el numeral 5.30.

**5.30.4. Protocolo para atender derrame de graneles sólidos**

Oiltanking Colombia S.A. en su operación no manipula graneles sólidos

**5.31. Protocolo de circulación dentro del Terminal**

Oiltanking Colombia S.A. posee planos de circulación de vehículos para todas sus vías internas así como señalización que incluye el sentido de sus vías, demarcación de los pasos peatonales, señales de PARE, límite de velocidad (Máx. 15 Km/hr) y señalización con la altura máxima de los puentes de tuberías internos que atraviesan sus vías; también es obligatorio el uso del cinturón de seguridad y está prohibido el uso de celulares o dispositivos electrónicos a los conductores que transitan al interior de las vías del Terminal.

**5.32. Protocolo para la identificación de personas, equipos, y cargas**

Todas las personas, equipos y cargas que ingresen a la instalación portuaria deben ser identificadas como lo establece el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias PBIP de Oiltanking Colombia S.A., las normas de este reglamento, procedimientos y demás instrucciones que al respecto imparte en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP).

**5.33. Protocolos de seguridad en prevención de accidentes y de seguridad industrial para las instalaciones que se encuentran en vía de construcción.**

Oiltanking Colombia S.A. para prevenir accidentes y controlar los aspectos relacionados a seguridad industrial sigue los lineamientos establecidos en: el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST), basada en la cultura del autocuidado y en el Sistema Integral de Operaciones.

**CAPÍTULO SEXTO: REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES**

**6.1. Protocolo para el anuncio, arribo y permanencia de naves**

**6.1.1. Restricciones para Arribo de Naves**

Toda nave de bandera extranjera que arribe al Terminal de Oiltanking Colombia S.A. se regirá de acuerdo a las normas vigentes colombianas y en especial por el Código de Comercio.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

Ninguna embarcación cualquiera que sea su tonelaje, clase y nacionalidad puede arribar al Terminal sin previo aviso y solicitud de visita a la Autoridad Marítima. Simultáneamente, con el anuncio de arribo y solicitud de visita oficial por parte de las autoridades marítimas y portuarias.

#### 6.1.2. Aceptación del Buque

El buque será aceptado por el Terminal una vez cumpla con los requisitos de las autoridades marítimas y portuarias colombianas y las especificaciones técnicas y operativas establecidas por el Terminal Oiltanking Colombia S.A en el Jetty Information Booklet, en el Instructivo de Atraque y Desatraque de Buques o Artefactos Navales y en el presente reglamento.

#### 6.1.3. Notificación de Arribo

Toda embarcación que arribe al Terminal de Oiltanking 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 Transporte y la Dirección General Marítima, notificando y confirmando su arribo de acuerdo con los plazos estipulados para el efecto.

La agencia marítima debe conocer con anticipación de mínimo 5 días las características técnicas del Terminal; al mismo tiempo el Terminal debe conocer las características técnicas del buque (Q88 o ship's particulars) para decidir su aceptación en el muelle de Oiltanking.

Los capitanes de los buques suministrarán a través de su agente marítimo, información al Terminal, por comunicación radial o escrita de su Tiempo Estimado de Arribo (ETA), con 2 semanas, 1 semana, 72, 48 y 24 y 6 horas de anticipación.

#### 6.1.4. Contenido del Aviso de Arribo

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

- El nombre y nacionalidad de la nave.
- El T.N.R. y el T.B.R.
- Copia del formato Q-88 de Intertanko.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

- Calado, eslora y manga escotillas.
- Los nombres del Armador o propietario, el Capitán y agente marítimo.
- El tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETD).
- Tipo, clase y clasificación.
- Cantidad de bodegas y dimensiones de las escotillas.
- Eslora, manga y guinda.
- Estimado de carga admitida.
- Cualquier otra información de importancia relacionada con el manejo de la carga y la seguridad de la nave en el Terminal.
- Informar el nivel de protección en el que el buque vendrá al Puerto de Cartagena.

**6.2. Prelaciones para el atraque**

Se le da prelación de amarre, a aquellas embarcaciones anunciadas, confirmadas y con los documentos y requisitos exigidos en el presente reglamento.

El orden general de prioridad es el orden de llegada definido según la hora que figura en el Aviso de Disponibilidad o Notice of Readiness (NOR).

**6.2.1. Modificación de la Prelación**

La prelación establecida se aplicará a las naves fondeadas que hayan arribado al muelle de Oiltanking dentro del mismo período en 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.

Si se presenta igualdad respecto a la prelación para dos o más naves, se tendrá en cuenta el orden de arribo como criterio para definición.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

Oiltanking Colombia S.A. podrá modificar la prelación de atraque por orden de autoridad competente o de la ley, en cuyo caso la Terminal no será responsable por los sobrecostos, gastos y demandas que resulten de dichas.

#### 6.2.2. Prelaciones para la prestación del servicio

La nave anunciada, confirmada y con los documentos y requisitos exigidos en el presente reglamento, tendrá prelación de atraque sobre las que no hayan cumplido los requisitos.

La prelación de atraque se efectuará en orden de arribo al muelle de Oiltanking o zona de fondeo, teniendo en cuenta lo descrito en el numeral 5.19 de este reglamento.

La prelación de atraque será determinada por Oiltanking Colombia S.A., quien usualmente concederá el atraque a las naves en el mismo orden de su arribo; determinará cuándo deben atracar las naves, considerando la disponibilidad, el tipo de nave, la operación a realizar y la utilización óptima de las facilidades y recursos, tanto técnicos como humanos.

Si una nave tiene líneas o cables de amarre en mal estado, Oiltanking Colombia S.A. se reserva el derecho a autorizar el atraque y/o iniciar la maniobra, hasta tanto no se tengan las líneas o cables de amarre seguros de acuerdo a los estándares internacionales, no siendo responsable por las demoras y demás perjuicios que se puedan generar por dicha causa.

La nave que haya sido anunciada y confirmada que arriba al muelle a la hora notificada, tendrá prelación sobre las que no hayan cumplido con estos requisitos y con las demás normas que establezca Oiltanking Colombia S.A.

Toda nave atracada en el Terminal o en el área de fondeo, está bajo la responsabilidad única del Capitán de la nave.

#### 6.2.3. Pérdida de Turno de Atraque

Se pierde el derecho al turno de atraque en los siguientes casos:

1. Por orden de la autoridad sanitaria cuando detecte, en las naves, tripulantes o pasajeros con enfermedades infectocontagiosas.
2. Por orden de las autoridades competentes cuando estas detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas fito-sanitarios.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

3. En el caso de las naves cuya carga a embarcar no esté disponible y exista el peligro de interrumpir la continuidad de las operaciones.
4. Cuando una nave no ha presentado la documentación exigida por el Terminal Oiltanking Colombia S.A.
5. Por razones de seguridad o de orden público.
6. Por falta de disponibilidad de vehículos para labores continuas en operaciones determinadas previamente como directas o de evacuación inmediata.
7. Por falta de garantías en el suministro de equipos y aparejos especializados para las operaciones de cargue o descargue.
8. Por falta del programa de operaciones de la nave.
9. Por incumplimiento del itinerario anunciado.
10. Por no contar con los servicios de piloto, amarradores, remolcador en las condiciones exigidas por el Muelle, y en los tiempos esperados.

### **6.3. Prelaciones para el servicio de practicaaje**

La prelación del servicio de practicaaje es definida por la Estación de Tráfico Marítimo de San José en Bocachica, de acuerdo con el tráfico marítimo en la Bahía y a los requerimientos especiales de atraque de la Autoridad Marítima.

Los autorizados que operen puertos de servicio privado están en la obligación de permitir la prestación del servicio de practicaaje de acuerdo con lo expuesto en el presente acto administrativo y con, las demás disposiciones establecidas por la Autoridad Marítima.

### **6.4. Asignación de muelle**

Los autorizados para asignar los muelles deberán como mínimo tener en cuenta los siguientes aspectos:

- 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 de carga, volumen y naturaleza.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

- Tipo de nave y dimensiones
- Equipamiento y/o maquinaria que garanticen las más altas tasas de carga/descarga.
- Tiempo de permanencia.

Las naves permanecerán en los muelles asignados únicamente el tiempo que haya sido autorizado por el titular de la concesión o permiso portuario.

#### **6.5. Prohibiciones para las naves durante su permanencia en el Terminal**

En las Instalaciones de la Plataforma queda prohibido lo siguiente:

- Los trabajos de reparación en áreas descubiertas del buque que impliquen actividades en caliente o en frío.
- El tráfico, posesión o almacenamiento de drogas estupefacientes, o que produzcan dependencia física o psíquica.
- Los Capitanes, oficiales y tripulaciones de las naves que arriben o se encuentren en el área de la plataforma marina, no deben consumir alcohol ni sustancias intoxicantes durante su permanencia en la plataforma marina.
- Está prohibido fumar en áreas descubiertas del buque y plataforma de la Terminal.

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

#### **6.6. Desatraque**

Se puede ordenar el desatraque de un buque en los siguientes casos:

1. La Autoridad competente puede disponer el desatraque de una nave por razones de seguridad, orden público u operación deficiente.
2. Cuando las labores de cargue o descargue de una embarcación, afecten el normal desarrollo de la instalación portuaria, por bajo rendimiento imputable a la embarcación o a sus representantes o cuando no utilicen durante la operación los horarios y recursos asignados, Oiltanking, podrá ordenar el desatraque y fondeo de la embarcación, informando en este sentido a la autoridad portuaria dejando constancia sobre el hecho que motiva esta decisión.
3. 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.
4. Insatisfacción con el equipo del buque, con los procedimientos de la tripulación o pérdida de estabilidad del buque, si a juicio de Oiltanking, implica riesgos para las instalaciones, el personal, las operaciones o el buque.
5. Por falta de espacio en las áreas de almacenamiento programadas para el recibo de cargamentos.
6. En caso de conflagración o incendio, o en cualquier circunstancia que ponga en peligro la nave o las instalaciones, el Capitán de la nave deberá proceder a desatracarla y llevarla a la zona de fondeo. En estos casos Oiltanking 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.
7. 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.

PARAGRAFO 1: Cuando Oiltanking Colombia S.A. curse una notificación de maniobra para la nave, esta operación debe efectuarse a más tardar en una hora, desde que se emitió dicha notificación.

PARAGRAFO 2: Una vez finalizada las labores de cargue y/o descargue, la nave tiene una hora para zarpar o fondear, salvo autorización de Oiltanking Colombia para que la misma permanezca mayor tiempo atracada. Si alguna nave no zarpa dentro del plazo estipulado, será responsable por cualquier perjuicio ocasionado, incluida la demora que pueda causar a otra nave programada para atracar en el muelle.

PARAGRAFO 3: Cuando se solucione el problema, la nave deberá someterse a la nueva programación de atraque.

**"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997"**

**6.7. Orden de desatraque**

La orden de desatraque procederá en los siguientes casos:

1. Cuando la Autoridad Marítima disponga el desatraque de una nave por razones: de seguridad u orden público.
2. Cuando las labores de cargue o descargue de una embarcación, afecten el normal desarrollo de las operaciones portuarias por bajo rendimiento imputable a la embarcación o a sus representantes, o cuando no utilicen durante la operación los horarios y recursos asignados. La nave ocupará el último turno para el atraque en relación con las naves de su tipo que fondeadas.
3. Cuando no exista en la Terminal, muelle o embarcadero, suficiente mercancía de exportación legalizada que garantice la continuidad de las operaciones de una nave. Una vez se subsane la causa del desatraque, recuperará su prioridad para el atraque.
4. Cuando en la nave que esté atracada, la Autoridad competente detecte enfermedades infectocontagiosas y sea declarada en cuarentena, deberá ser trasladada en forma, inmediata al "área de fondeo de cuarentena" establecida por la Autoridad Marítima. En este evento, los autorizados, deben comunicar al Comité Local de Protección de la jurisdicción y al Ministerio de Salud y Protección Social, para que cumpla con las funciones de monitoreo y evaluación de las emergencias de salud pública según lo establecido en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI2005).
5. Una vez finalizadas las labores de cargue y/o descargue, la nave deberá zarpar o fondear de forma inmediata, salvo autorización expresa de la Terminal portuaria para que permanezca mayor tiempo atracado. Si alguna nave no desatraca dentro del plazo estipulado, será responsable por cualquier perjuicio causado por su demora.

En los casos descritos en los numerales 2 y 3 del presente artículo, la solicitud deberá ser presentada por los autorizados informando en este sentido a la Autoridad Marítima y dejando constancia sobre el hecho que motiva la decisión.

**6.8. Requisitos para el zarpe**

Los siguientes documentos serán presentados a las autoridades portuarias antes del zarpe del buque, bajo la coordinación y responsabilidad directa de la agencia marítima:

- Permiso de zarpe.
- Lista de la tripulación actualizada.

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

- Copia de cualquier certificado renovado durante la estadía en el Terminal.
- Copia de manifiesto de carga.
- B/L (Bill of Lading).

#### **CAPÍTULO SÉPTIMO: CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE**

Forman parte integral de este documento todas las disposiciones sobre seguridad industrial, salud ocupacional y cuidado del medio ambiente establecidas en el Manual del Sistema Integrado de Gestión de Oiltanking Colombia S.A., así como todas las disposiciones del Plan de Protección de la Instalación Portuaria de Oiltanking Colombia S.A., del Manual de HSSE, del Plan de Emergencias de la Instalación Portuaria, del Jetty Information Booklet, del Plan de Manejo Ambiental, de las Reglas y Reglamentaciones para Contratistas y de los Planes de Contingencia.

##### **7.1. Salud en el trabajo**

El Terminal Oiltanking Colombia S.A. y los operadores portuarios, son responsables por la determinación de sus riesgos específicos, y por la elaboración y promulgación de su reglamento de Seguridad Industrial y de los planes de contingencia establecidos en el presente reglamento, debidamente aprobado por las autoridades competentes. La Capitanía de Puerto y la Autoridad Ambiental poseen una copia de los planes de seguridad industrial y de contingencia para su conocimiento y fines pertinentes.

La gestión en HSSE puede evidenciarse en el manual de HSSE así como en el Sistema de Gestión de Salud y Seguridad en el Trabajo, donde se dan todas las disposiciones y lineamientos del uso de EPP, uniformes, distintivos y credenciales de identificación, al igual que las instrucciones para reportar riesgos y accidentes durante la operación; en el Plan de Manejo Ambiental, la Política de HSSE y los demás documentos del área que tiene como objetivo evitar todos los accidentes, lesiones y enfermedades laborales y proteger el medioambiente y que hacen parte del presente reglamento.

El Terminal Marítimo Oiltanking Colombia S.A. cuenta con un sistema de gestión de seguridad portuaria e industrial implementado, el cual se soporta, además de los documentos enunciados en el numeral 5.19:

- Procesos de Operaciones de Oiltanking Colombia S.A.
- Plan de Protección de la Instalación Portuaria de Oiltanking Colombia S.A.
- Plan de Contingencia para Derrame o Incendio de Hidrocarburos y Derivados en el mar.
- Plan de Emergencias de la Instalación Portuaria.

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

- Reglas y Reglamentaciones para Contratistas.
- Política anticorrupción.
- Código de Conducta.

#### **7.2. Fumigaciones**

Cuando se requiera la fumigación de un área dentro del recinto portuario, ésta deberá ser autorizada y ejecutada de acuerdo con los protocolos establecidos por los autorizados.

Estas actividades se desarrollarán teniendo en cuenta las obligaciones definidas en la licencia ambiental y demás actos administrativos.

#### **7.3. Residuos contaminantes procedentes de los buques**

Los residuos contaminantes procedentes de los buques se manejarán de acuerdo con lo contenido en el Convenio MARPOL Protocolo 73/78, bajo la autorización y siguiendo los protocolos de los autorizados.

Los Capitanes de las naves deberán cumplir con las disposiciones vigentes contenidas en el citado Convenio sobre dotación de elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.

Las instrucciones y procedimientos para el manejo de residuos contaminantes se encuentran registradas en el documento Manejo y Disposición de Desechos de la Instalación Portuaria.

Estas actividades deben desarrollarse de acuerdo a lo establecido en el plan de manejo ambiental de residuos líquidos, manejo de residuos sólidos, manejo del sistema de tratamiento y disposición de residuos líquidos, manejo de residuos de las embarcaciones y lo autorizado por la respectiva autoridad ambiental.

#### **7.4. Cargas de origen animal y vegetal**

Oiltanking Colombia S.A. se manipulan y reciben productos como sustancias químicas, hidrocarburos, derivados del petróleo y aceites de origen vegetal y mineral, a granel. Por la naturaleza de la carga se deberá hacer una inspección por la autoridad competente. De igual forma, las operaciones de atraque y descarga de la carga serán autorizadas por la autoridad competente.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

Estas actividades deben desarrollarse de acuerdo a lo establecido en el plan de manejo ambiental de residuos líquidos, manejo de residuos sólidos, manejo del sistema de tratamiento y disposición de residuos líquidos, manejo de residuos de las embarcaciones y lo autorizado por la respectiva autoridad ambiental.

#### **7.5. Cargas de material explosivo o radiactivo**

No aplica. Este tipo de cargas de material explosivo o radiactivo no son manejadas en la Instalación Portuaria, debido a que las características propias de la carga que se manipula o maneja en la Instalación Portuaria son sustancias químicas, hidrocarburos, derivados del petróleo y aceites de origen vegetal y mineral, a granel.

#### **7.6. Otras precauciones**

El uso de equipos que generen chispa, por ejemplo, teléfonos móviles, radios, cámaras, calculadoras, pilas, dispositivos auditivos, etc. no están permitidos en el Terminal. Cualquier excepción a esta disposición sólo podrá ser autorizada por Oiltanking Colombia S.A.

No se permite comer ni beber mientras se trabaja o en el área de los tanques, estaciones de bombeo, colectores, manifold del muelle.

La basura y los residuos deben ser recogidos y eliminados en los recipientes designados para tal fin.

Los conductores de todos los vehículos deben obedecer las señales y normas de tráfico. Debe observarse el límite máximo de velocidad de 15 km / h.

Las barandillas y pasarelas deben ser utilizadas

Todos los accidentes, lesiones o incidentes deben ser reportados al personal de Oiltanking que esté a cargo.

#### **7.7. Precauciones de seguridad de la nave**

El Capitán es responsable por la seguridad de su buque y deberá garantizar el estricto cumplimiento de los procedimientos y requisitos de seguridad del Terminal. En caso de que el buque incumpla los procedimientos de Oiltanking, éste se reserva el derecho de suspender todas las operaciones y exigir que el buque abandone el muelle, hasta que los armadores, los fletadores o el Capitán hayan tomado las medidas correctivas a satisfacción de Oiltanking. Adicionalmente, los capitanes deberán cumplir las normas establecidas por la OMI para el manejo y transporte de cargas peligrosas por vía marítima.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

### **7.8. Protección al medio ambiente**

Todas las personas naturales o jurídicas involucradas en la actividad portuaria y marítima de Oiltanking se someterán a lo prescrito por los Convenios Marítimos Internacionales ratificados por la Nación, así como a las recomendaciones y directrices adoptadas por la Autoridad Marítima, Autoridad Portuaria y la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA). Igualmente, se someterá a lo establecido en el Plan de Manejo Ambiental y a la Licencia Ambiental aprobados por el ANLA.

Oiltanking tomará las medidas de prevención para proteger al medio ambiente y será responsable por cualquier deterioro y/o daño ambiental causado por el Terminal o por los contratistas a su cargo y realizará las actividades necesarias para corregir los efectos causados.

## **CAPÍTULO OCTAVO. DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN**

### **8.1. Documentación**

#### **8.1.1. Presentación de Documentos**

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 y demás disposiciones reglamentarias concordantes.

#### **8.1.2. Normas Aduaneras y Derechos de Faros y Boyas**

El buque debe cumplir con las normas aduaneras al llegar y salir del puerto y esto será responsabilidad de los agentes marítimos del buque. Los derechos portuarios y de faros y boyas deberán ser cancelados por los agentes del buque. La operación de cargue no podrá iniciarse mientras no se haya efectuado el pago de los derechos portuarios a que haya lugar.

#### **8.1.3. Documentación para la operación del buque en el Puerto**

El agente marítimo deberá presentar a Oiltanking, en medio físico y en medio electrónico, mínimo con veinticuatro (24) horas de anticipación al arribo de la nave, los siguientes documentos:

- a) Importación, tránsito internacional y transitoria:

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

- Relación graneles líquidos para la instalación portuaria, indicando su clase o tipo y condiciones especiales de manejo que requiera.
  - Copia fiel del original de los conocimientos de embarque correspondientes a la carga.
- b) Exportación:
- Relación de graneles líquidos, indicando su clase o tipo y condiciones especiales de manejo que requiera.
- c) Cabotaje entrado:
- Relación de graneles líquidos, indicando su clase o tipo y condiciones especiales de manejo que requiera.
  - Conocimiento de embarque o guías de cabotaje correspondientes a la carga.
- d) Cabotaje salido:
- Relación de graneles líquidos, indicando su clase o tipo y condiciones especiales de manejo que requiera.

PARAGRAFO: En todo caso, la documentación para carga de exportación será presentada en el tiempo del “Terminal Cut Off” establecido por Oiltanking.

### 8.2. Facilitación del tráfico marítimo

El control del tráfico marítimo en las aguas jurisdiccionales y en los puertos nacionales es competencia de la Dirección General Marítima en coordinación con la Armada Nacional y la Superintendencia de Puertos y Transporte. Las personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades marítimas o portuarias en la Bahía de Cartagena están obligadas a cumplir las disposiciones que para efectos del control del tráfico marítimo expida la DIMAR.

### 8.3. Visita Oficial o Libre plática

Al arribo de la nave al puerto de Cartagena y antes de autorizar las operaciones de cargue o descargue, se efectuará visita oficial a la nave; esta visita está conformada así:

- Capitán del puerto o su representante quien la preside.
- Un representante de Sanidad Portuaria.
- Un representante de la DNI (Dirección Nacional de Inteligencia).

**"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997"**

- Un representante de la Aduana.

Un representante de la Superintendencia de Puertos y Transportes si se estima conveniente podrá asistir a la visita.

Dicha visita se hará de conformidad con las normas y procedimientos vigentes sobre los aspectos en que sean competentes las entidades que intervienen en la misma.

El agente marítimo o el armador, solicita la visita a las autoridades antes indicadas. Ambos representantes estarán listos para llevarla a cabo a la hora establecida por la Capitanía del Puerto.

Concluida la visita, si no existen situaciones o motivos que ameriten negarla, el Capitán de puerto declarará libre plática para la nave.

#### **8.4. Key Meeting**

Terminada la maniobra de atraque y hecha la Libre Plática se realizará el Key Meeting entre el Loading Master y el buque (Primer Oficial o Capitán) o con la barcaza (Barge Loading Master) para establecer las condiciones de operación.

La operación de la nave se realizará con base en el programa de operaciones, en el que se detalle las labores a realizar, tipo y clase de carga a descargar y/o cargar, hora de iniciación, número de servicios, personal y equipo a bordo y en tierra, rendimientos por servicios y hora de terminación.

#### **8.5. Aspectos de Coordinación con Usuarios**

Para efectos de planeación, programación y control operativo estará presente o disponible el Representante del Departamento de Logística para garantizar permanencia continua en la solución de las dificultades que se presenten durante el desarrollo de las operaciones, en conjunto con un representante del usuario quien deberá tener la suficiente autoridad y poder de decisión para actuar.

#### **8.6. Demoras**

El Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A. en la prestación de servicios marítimos atenderá buques que lleguen a su Terminal, de acuerdo a la información previa recibida y entre los factores importantes que definen la operación en la Terminal son el orden de llegada y la verificación del cumplimiento por parte del buque.

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

Con lo anterior aclarado, en el caso de que se presente cualquier retraso a los buques del Cliente, no será responsabilidad de la Terminal, salvo pacto en contrario y por escrito de las Partes. La Terminal no será responsable de los retrasos ocasionados en los buques marítimos, pérdidas, daños ocasionados a los Productos, o por algún otro percance de cualquier tipo o naturaleza causado por la falta de disponibilidad de muelles, o dilatación atribuyente al no control razonable de la Terminal, incluyendo pero sin limitarse a, retrasos que resulten de cualesquiera acciones, órdenes y solicitudes de una entidad gubernamental que tenga jurisdicción o autoridad en relación con el funcionamiento de la Terminal.

La Terminal únicamente se comprometerá a pagar los sobrecostos causados por los retrasos en los buques marítimos en la medida en que fuesen directamente ocasionados por la culpa comprobada de la Terminal o del incumplimiento de este Contrato por parte de la misma. En el caso de retrasos por parte de la Terminal en lo que respecta al no cumplimiento de las ratas de bombeo, dicha rata de bombeo será contada desde el momento que sean conectadas las mangueras de la Terminal al manifold del buque y comience el cargue/descargue, y hasta que éste mismo termine. Para este fin se tomará como referencia la hoja de tiempo de la Terminal. Sin embargo, los sobrecostos causados por otro retraso posible, ocasionado en los buques serán pagados por el Cliente.

#### **8.7. Cartas de Protesta**

El Terminal recibe y emite Cartas de Protesta, a las cuales se les dará el trámite legal correspondiente. Todas las Cartas de Protesta se presentarán al Capitán y en caso de no ser aceptadas, se envía al Agente Marítimo.

En caso de Cartas de Protesta por eventos en donde se pone en riesgo la seguridad de la Instalación Portuaria, se enviará copia a la Capitanía de Puerto.

#### **8.8. Embarcaciones al Lado del Buque**

Ninguna embarcación, salvo aquellas autorizadas por Oiltanking Colombia S.A. en virtud de la operación, podrá llegar al costado del buque.

#### **8.9. Alistamiento del Buque**

La nota de alistamiento expedida por el buque será aceptada por el Terminal cuando el barco se encuentre debidamente amarrado al muelle, que haya pasado a satisfacción la inspección de seguridad y que se encuentre listo para hacer la transferencia.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

El agente marítimo deberá presentar ante el supervisor del muelle de Oiltanking, copia del acta de visita de las autoridades, una vez se haya realizado y como condición previa para el inicio de transferencia a los tanques de almacenamiento.

En caso de ser necesario una Declaración de Protección Marítima o cualquier requerimiento del Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias-PBIP deben intervenir el Oficial de Protección de la Instalación Portuaria- OPIP y el Oficial de Protección del Buque- OPB.

Los buques podrán extender su Nota de Alistamiento mediante comunicación escrita.

#### **8.10. Restricciones para Abordar y Desembarcar**

Ninguna persona diferente al Piloto Práctico puede abordar o desembarcar de las naves que arriban al puerto de Oiltanking, hasta tanto haya recibido la libre plática de la Autoridad Marítima.

#### **8.11. Requisitos para Salir del Puerto**

Las naves podrán salir del puerto bajo las siguientes situaciones o condiciones:

- Con el permiso de zarpe otorgado por el Capitán de Puerto.
- Si una nave desea salir del muelle de Oiltanking Colombia S.A. hacia otro muelle o para ir a fondeo, en este caso no necesita el permiso de zarpe del puerto, concedido por el Capitán de Puerto.

#### **8.12. Operaciones de la Nave y Movimientos en el Puerto**

El Capitán de la nave está en la obligación de cumplir las instrucciones que imparta la Autoridad Portuaria, la Autoridad Marítima y Oiltanking Colombia S.A., relacionada con autorizaciones, para efectos de atraque, amarre, fondeo y zarpe de la nave.

#### **8.13. Reservas y derechos en la prestación de los servicios**

Oiltanking Colombia S.A. se reserva el derecho a:

- Autorizar los servicios solicitados por los usuarios cuando no se encuentren a paz y salvo con la administración de Oiltanking o incumplan las normas establecidas en el presente reglamento.

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

- 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 Transporte lo solicite.
- Suspender o cancelar las operaciones cuando se utilicen prácticas inadecuadas en el manejo de la carga o no se utilicen los aparejos, personal y equipos adecuados tanto de la nave como en tierra que garanticen eficiencia y seguridad en cada caso.
- Suspender la autorización de prestación de servicios a aquellas personas naturales o jurídicas que para obtener ventajas o prioridades utilicen prácticas indebidas.
- Presentar a la Superintendencia de Puertos y Transporte y a la Capitanía del Puerto las protestas correspondientes sobre hechos o situaciones que entorpezcan el normal desarrollo de las operaciones marítimas y/o portuarias, violen o incumplan normas reglamentarias.
- No autorizar la operación de cargue o descargue de naves o vehículos terrestres, cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a las normas y términos dispuestos en el presente reglamento.
- Exigir a los agentes marítimos y usuarios en general, el cumplimiento del programa establecido.
- Recibir carga cuando no se disponga de espacio suficiente en sus tanques, o no corresponda al giro ordinario de sus negocios, o que por características fisicoquímicas hagan prever problemas de seguridad a su personal, o riesgo al medio ambiente, o a sus instalaciones o a los productos allí almacenados.
- Ordenar la inspección de los equipos y aparejos de los operadores que realicen actividades dentro de las instalaciones portuarias, con el fin de establecer condiciones óptimas de operación y seguridad. Los equipos y aparejos que como resultado de dicha inspección no reúnan las condiciones mencionadas, no podrán operar en las instalaciones portuarias.
- Ordenar el desatraque de una nave cuando no cumpla con los documentos y exigencias contenidas en este reglamento.
- Permitir el ingreso a sus instalaciones de personal técnico, operadores de equipo y en general de operadores portuarios que no cumplan con los requisitos de acceso a la instalación.
- Permitir labores de limpieza de tanques a bordo estando la nave atracada en su muelle en operaciones de cargue y descargue. Lo anterior, siempre y cuando haya sido acordado previamente entre el buque y Oiltanking y cumpliendo los requisitos de seguridad de Oiltanking.

#### **8.14. Responsabilidad en la prestación de los servicios**

La responsabilidad del Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A., de los transportadores, de los agentes marítimos, de las agencias aduaneras, de los importadores, de los exportadores, y de los demás usuarios que presten o utilicen los servicios del Terminal se determinará de acuerdo a la operación y con

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

sujeción a las normas del Código de Comercio y de la Ley Colombiana en general, que resulten aplicables a la relación jurídica existente entre las personas y entidades antes mencionadas.

El acondicionamiento de las embarcaciones y la distribución de las mercancías para las operaciones de cargue y descargue será responsabilidad del armador o su representante.

Es responsabilidad del Capitán de la nave, mantener en buen estado el equipo de a bordo para transferencia de carga, los tanques para cargas y la buena iluminación de todas las áreas de operación de la nave. Consecuentemente será responsable de los accidentes que se ocasionen por la desatención de estas obligaciones.

En caso de que se causen averías al buque durante las operaciones de cargue y/o descargue, el Capitán debe notificar de forma inmediata a Oiltanking y expedir una Carta de Protesta. Oiltanking Colombia S.A. no admitirá reclamaciones que se presenten con posterioridad al momento de su ocurrencia.

Es obligación de los transportistas mantener el buen estado técnico-mecánico de los automotores que ingresan al Terminal, tener su SOAT vigente y demás documentos exigidos por la regulación, sobre la materia, al día. El Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A. podrá restringir el ingreso de los automotores que no acrediten los estándares establecidos en la normatividad, siendo responsabilidad exclusiva de los transportistas y de las empresas que los contrataron, los costos generados a favor del Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A., las navieras, los dueños de la carga, las agencias de aduanas, entre otros, por los retardos que esta situación genere en la operación.

La responsabilidad del Terminal Marítimo de Oiltanking Colombia S.A. se regirá por lo establecido en el presente reglamento y por las normas que regulan sus actividades.

Para efectos de la exoneración de responsabilidad del Terminal por daños o pérdida de la carga, se considerarán eventos especiales de causa extraña, además de los establecidos en la ley, los siguientes:

- Vicio propio, vicio oculto o naturaleza especial de la mercancía.
- Intervención de cualquier autoridad pública presente en el Terminal Oiltanking Colombia S.A., como son la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, Sanidad Portuaria, la Policía Nacional, la Autoridad Marítima, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Autoridad de Nacional de Licencias Ambientales y todas las demás que puedan legalmente acceder a las mercancías durante la fase de almacenamiento conforme a la ley colombiana.
- Intervención de un tercero, con la debida autorización del propietario de la carga, o del importador, o del exportador o del responsable aduanero de la carga, o de sus representantes, según el caso.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

- Acto, culpa o negligencia de los terceros autorizados por el propietario de la carga, importador, exportador o el responsable aduanero de la carga o por sus representantes, según el caso, durante la prestación de servicios a la carga.
- Inexactitud de la declaración del Importador, o del Exportador o del responsable aduanero de la carga, o de sus representantes, acerca de volumen, carácter peligroso, características o condiciones especiales de la carga.
- Cuarentena.
- Fenómenos naturales adversos e intempestivos como temblores de tierra, terremotos, fuertes brisas, fuertes lluvias, etc.
- Huelga, bloqueos o cualquier restricción en el trabajo.

Para los vehículos terrestres designados para retiro y traslado de carga, el acondicionamiento y aseguramiento de la carga será responsabilidad del dueño de la carga o del transportador.

El transportador será responsable por los daños ocasionados a la carga y a terceros como consecuencia de accidentes que se presenten durante su operación y deberá pagar los costos y perjuicios que cause.

El conductor del medio de transporte será responsable por la seguridad de la carga colocada en su vehículo. La carga deberá estar segura.

#### **8.15. Responsabilidad por Daños a las Instalaciones Portuarias**

Los armadores, capitanes de naves, contratistas, operadores, transportadores terrestres, marítimos o sus representantes, agentes marítimos y demás personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades dentro de las instalaciones portuaria de Oiltanking., serán responsables de los accidentes, de las lesiones a personas, daños de productos, daños a las instalaciones portuarias y daños al medio ambiente, cuando dichos sucesos sean causados por condiciones inseguras, mal estado o deficiencia de los equipos y aparejos suministrados por ellos, la escasa visibilidad y obstáculos que impidan realizar la operación correctamente.

#### **8.16. Responsabilidades por accidente, daños, averías a la carga y a las instalaciones portuarias**

Los armadores, capitanes de naves, contratistas, operadores, transportadores terrestres o sus representantes, agentes marítimos y demás personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades dentro de las zonas portuarias, serán responsables por los accidentes, lesiones a personas, daños y averías a la carga, daños a las instalaciones portuarias, cuando dichos sucesos sean causados por condiciones inseguras, mal estado o deficiencia de los equipos y aparejos suministrados por ellos, así como por las condiciones de la carga, o por el incumplimiento de las normas del Terminal.

***“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”***

Quien solicita el descargue, debe garantizar ante la autoridad marítima la indemnización por accidentes que se puedan presentar y que afecten los puertos, canales navegables, dársenas, fondeaderos y demás vías de acceso o contaminación.

La vigilancia de la carga ubicada en las áreas de almacenamiento de Oiltanking, es responsabilidad de Oiltanking Colombia S.A. Oiltanking permitirá, bajo su control, el ingreso a bordo de las naves para la prestación de los servicios, solamente al personal estrictamente necesario.

**ANEXOS**

**ANEXO 1.** PLANO DE CANAL DE ACCESO Y APROXIMACIÓN AL TERMINAL OILTANKING COLOMBIA S.A

**ANEXO 2.** ESQUEMA SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA, ÁREA DE MANIOBRA Y DÁRSENA DE GIRO

**ANEXO 3.** ORGANIGRAMA DEL TERMINAL MARÍTIMO OILTANKING COLOMBIA.

**ANEXO 4.** LISTA DE DOCUMENTOS QUE HACEN PARTE CONSTITUTIVA DEL REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN DEL TERMINAL MARÍTIMO DE OILTANKING COLOMBIA S.A.

**ANEXO 5.** DESCRIPCION INTALACIONES EN TIERRA

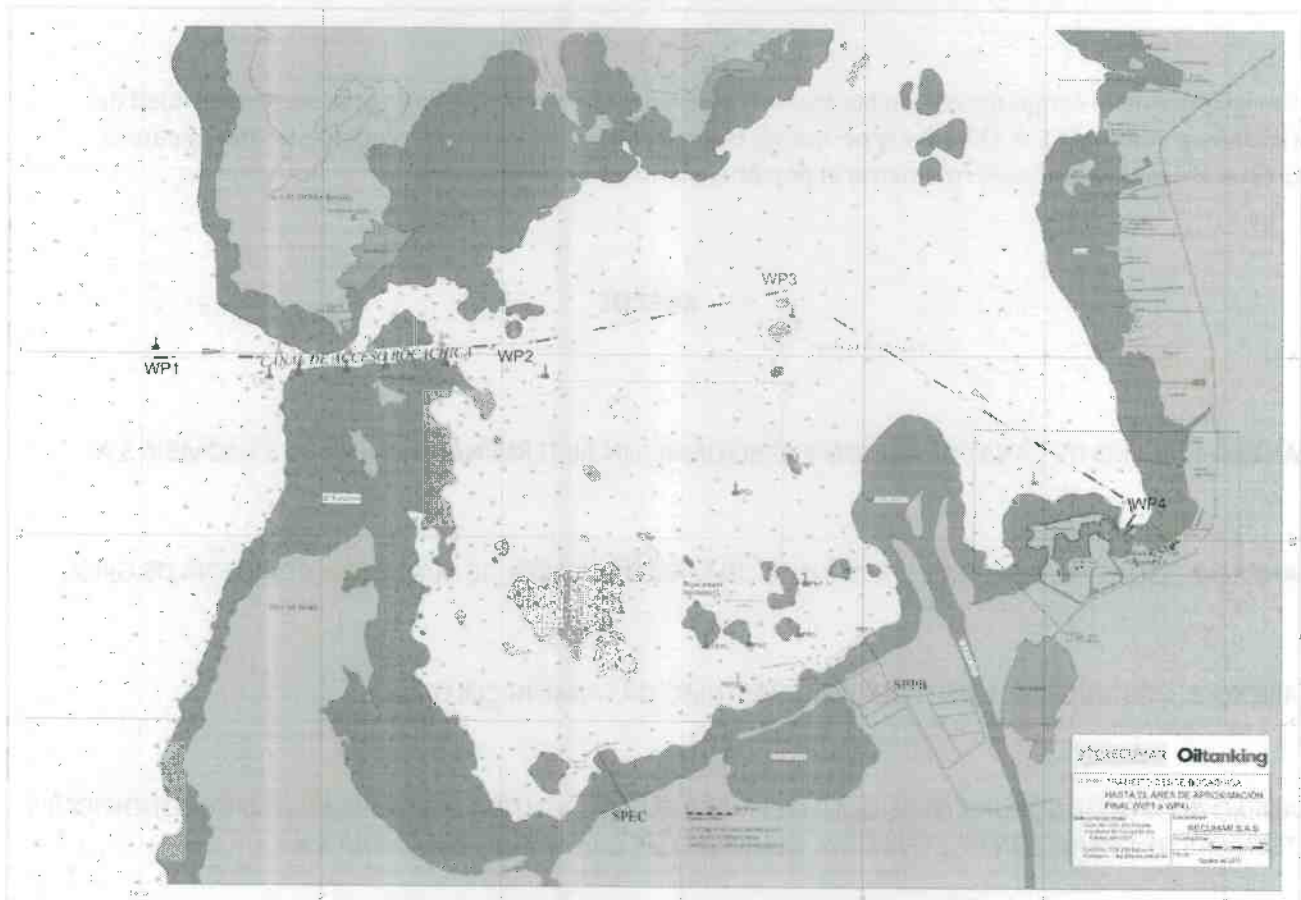
**ANEXO 6.** CANTIDAD Y TIPO DE REMOLCADORES PARA EL TERMINAL MARÍTIMO DE OILTANKING COLOMBIA S.A.

**ANEXO 7.** ESTRUCTRA TARIFARIA

**ANEXO 8.** VIGENCIAS DE PERMISOS DE HABILITACIÓN PORTUARIA

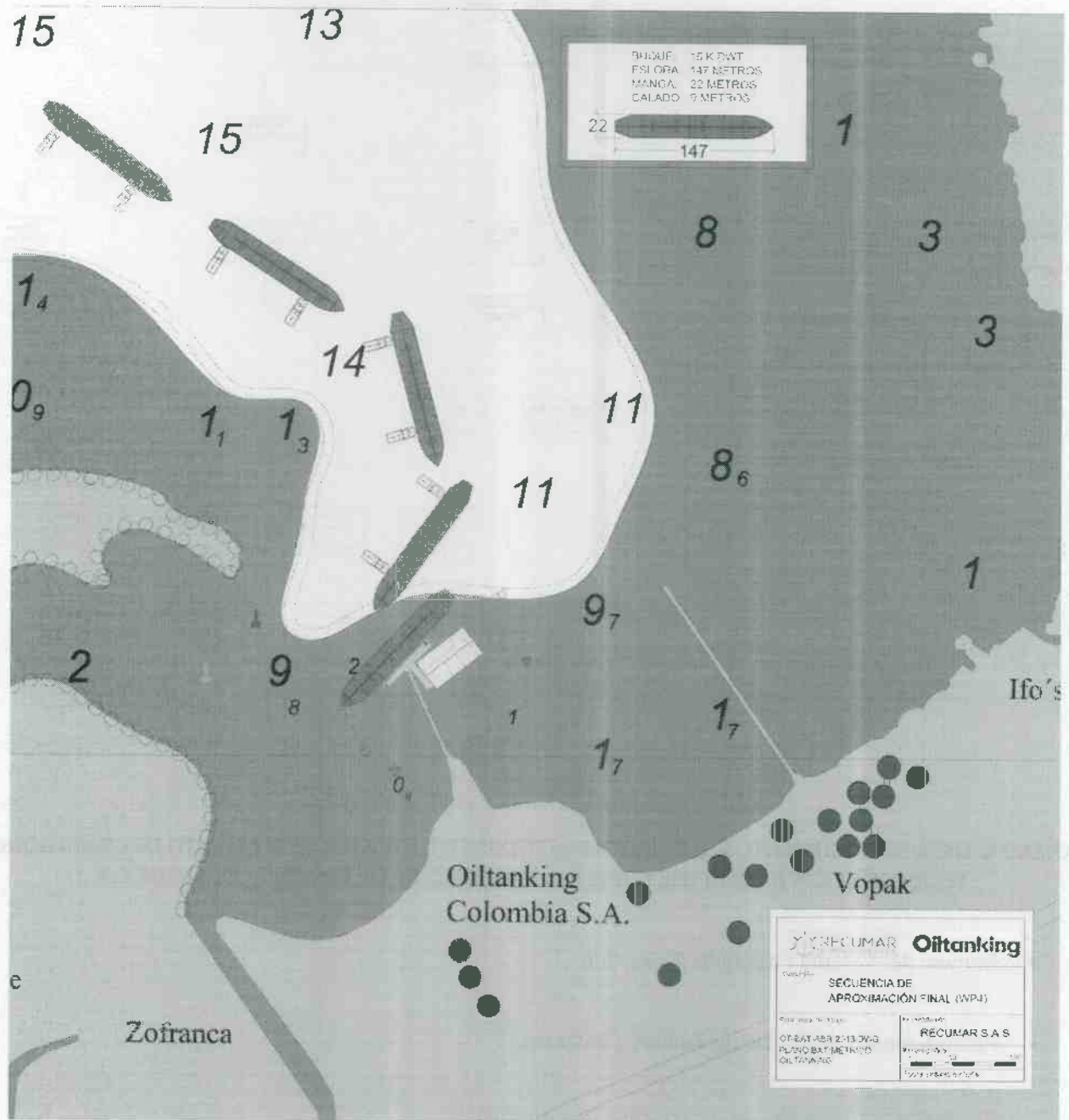
**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

**ANEXO 1. PLANO DE CANAL DE ACCESO Y APROXIMACIÓN AL TERMINAL OILTANKING COLOMBIA S.A**



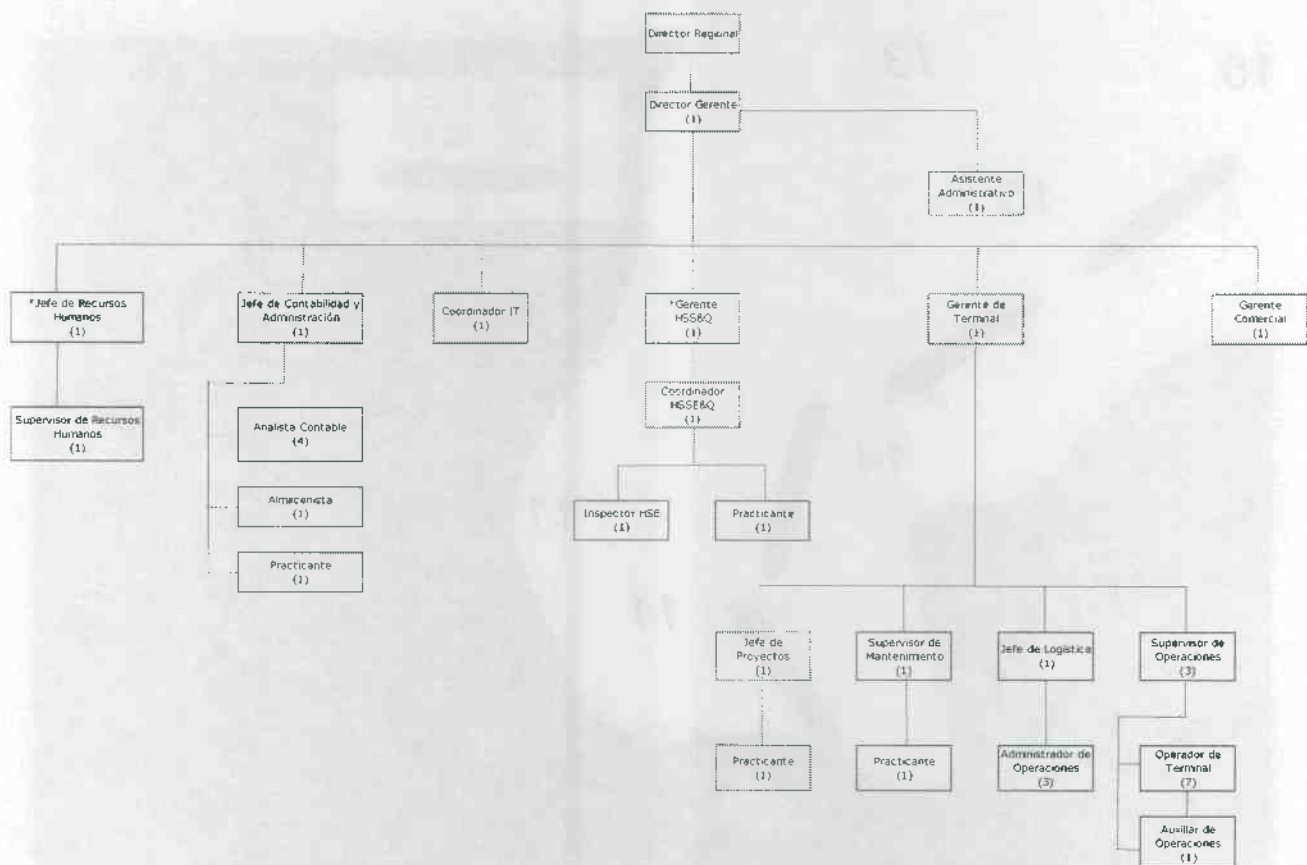
“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”

ANEXO 2. ESQUEMA SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA, ÁREA DE MANIOBRA Y DÁRSENA DE GIRO.



**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

**ANEXO 3. ORGANIGRAMA DEL TERMINAL MARÍTIMO OILTANKING COLOMBIA S.A.**



**ANEXO 4. LISTA DE DOCUMENTOS QUE HACEN PARTE CONSTITUTIVA DEL REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN DEL TERMINAL MARÍTIMO DE OILTANKING COLOMBIA S.A.**

- Manual del Sistema Integrado de Gestión.
- Procedimiento de Recibo de Buques y Barcasas.
- Procedimiento para Despacho y Recibo con Productos.
- Procedimiento para cargue de Carrotanques e Isotanques.
- Procedimiento de Control y Reporte de Inventario.
- Procedimiento para Despacho y Recibo de Vehículos con Producto.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

- Instructivo de Atraque y Desatraque de Buques o Artefactos Navales.
- Jetty Information Booklet.
- Manual de HSSE.
- Plan de Protección de la Instalación Portuaria de Oiltanking Colombia S.A.
- Plan de Contingencia del Terminal Oiltanking Colombia S.A.
- Plan de Contingencia para Derrame o Incendio de Hidrocarburos y Derivados en el mar.
- Plan de Emergencias de la Instalación Portuaria.
- Plan de Manejo Ambiental.
- Sistema de Gestión de Salud y Seguridad en el Trabajo.
- Reglas y Reglamentaciones para Contratistas.
- Descripción Técnica de las Instalaciones en el Terminal Oiltanking Cartagena.
- Estudio de Maniobrabilidad de OILTANKING, Mamonal-Cartagena (Resolución No. 0626 de 20 Nov 2014, DIMAR)

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

**ANEXO 5. DESCRIPCION INTALACIONES EN TIERRA.**

EL Terminal cuenta con la siguiente infraestructura en tierra:

**Tanques de Almacenamiento:** cuenta con 26 tanques de almacenamiento, operativos, con una capacidad nominal total instalada de 269.952 US bbls (42.919 m<sup>3</sup>).

**Bodegas de Entamborado:** cuenta con 2 bodegas. Una bodega especializada para el llenado de tambores de 55 galones de IBCs de 1 m<sup>3</sup> con productos grado farmacéutico y una segunda bodega para el llenado de tambores de 55 galones de productos químicos que cuenta con 3 llenadoras independientes.

**Estaciones de Carrotanques:** cuenta con 3 estaciones de atención de carro tanques, las cuales a su vez aportan 8 posiciones para cargue o descargue de dichos vehículos, y 2 adicionales para cargue o descargue de camiones con carga seca.

Los llenaderos están equipados con medidores de flujo (másicos y/o volumétricos), válvulas de control on-off, sistemas de aterrizaje, brazos de carga, paneles de control y computadores de control de flujo.

**Diques de contención secundaria:** todos los recintos de los tanques cuentan con diques de contención secundaria en concordancia con las normas y códigos internacionales de seguridad (NFPA 30, API 2610, Decreto 0283 de 1990, etc.) construidos en materiales impermeables (concreto) para la contención de posibles derrames.

**Líneas de Aire, Nitrógeno y Agua:** para la energización de atmósferas inflamables, soplado de líneas, lanzamiento de marranos y demás operaciones, el Terminal está equipado con suministro de nitrógeno gaseoso, mediante un tanque de 6000 lts. de nitrógeno líquido y cabezales debidamente dimensionados y distribuidos.

Líneas de aire activas actuadores neumáticos y demás equipos.

Líneas de agua para procesos de lavado y sistemas de duchas lavaojos.

**Líneas de Recibo y despacho en el Muelle:** cuenta con 31 tubos de 3", 4", 6", 8" y 10".

**Sistemas eléctricos y de instrumentación:** cuenta con un sistema de energía eléctrica de media tensión. Para la distribución, transformación y generación se usan 2 transformadores, 2 generadores, centros de control

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

de motores, cuarto de control, instrumentos de control, 2 tableros de control para alumbrado y postes metálicos.

**Manejo de Aguas Aceitosas:** para el manejo y tratamiento de las aguas aceitosas provenientes de posibles derrames, lluvias, lavados, etc. se cuenta con un sistema de drenaje independiente para cada dique intermedio donde se manejan hidrocarburos.

**Manejo de Aguas Lluvias:** se cuenta con canales que tiene como objetivo contener las aguas de lluvia de la zona, incluyendo el área de contención de tanques, para luego ser vertidas a la bahía de Cartagena.

Los tanques de almacenamiento están rodeados por muros de contención que retienen el líquido de los tanques en caso de derrame; y su drenaje cuenta con un sistema de registros y tuberías sanitarias que permite llevar el agua lluvia al sistema de separación primaria (separador agua / aceite).

**Manejo de Aguas Residuales:** el sistema de aguas residuales consiste del sistema que maneja aguas oscuras y de alcantarillado. Este tipo de agua es recolectada y tratada en la planta de tratamiento de agua diseñada para realizar tratamientos físicos, químicos y biológicos, a fin de evitar la contaminación del medio ambiente.

**Sistema Contraincendios:** el sistema contra incendios de la Terminal fue diseñado y construido en estricto seguimiento de las normas NFPA, y en cumplimiento de los estándares corporativos Oiltanking Minimum Fire Protection Standards y demás códigos y normas aplicables, contempla en todos los tanques de almacenamiento con espaciamiento entre ellos, menor que 1 diámetro, del tanque más grande; están equipados con anillos de enfriamiento y rociadores sobre las paredes, diseñados para tasas de aplicación de 2l/min/m<sup>2</sup>.

**Área administrativa:** edificio de oficinas de una planta con 360m<sup>2</sup>.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

**ANEXO 6. CANTIDAD Y TIPO DE REMOLCADORES PARA EL TERMINAL MARÍTIMO DE OILTANKING COLOMBIA S.A.**

CANTIDAD MÍNIMA DE REMOLCADORES PARA EL TERMINAL MARÍTIMO DE OILTANKING COLOMBIA SA (Referencia: Resolución 0417 Dic 2014- DIMAR)			
NAVE ASISTIDA		REMOLCADORES	MANIOBRA
Toneladas de peso muerto (DWT)	Eslora Aprox (metros)	Capacidad Mínima de Halada (TBP)	Número recomendado de Remolcadores
2.000 a 4.000			
4.001 a 4.500			
5.001 a 7.500			
7.501 a 10.000	100	30	1*
10.001 a 11.500	110	30	1*
12.501 a 15.000	120	30	1*
15.001 a 17.500	130	30	1*
17.501 a 20.000	140	35	2
20.001 a 25.000	150	35	2
25.501 a 30.000	160	40	2
30.001 a 35.000	170	40	2
35.001 a 40.000	180	45	2
40.001 a 45.000	183	45	2

Fuente: Estudio de Maniobrabilidad de Oiltanking, Mamonal- Cartagena (Resolución 0626 Nov 20 2014- DIMAR)

**NOTA 1:** \*UN (1) Solo Remolcador, siempre y cuando el buque tenga Bow Thruster. Si no tiene Bow Thruster se requiere de dos (2) remolcadores con la mínima potencia indicada en cada renglón.

**NOTA 2:** Se recomienda que los remolcadores sea de propulsión Tipo ASD.

**NOTA 3:** En el muelle, se puede atender Barcaza de 2.500 DWT con eslora 61 metros y manga de 15,25 metros (Fuente: Estudio OILTANKING COLOMBIA CARTAGENA, COLOMBIA OIL DOCK DOLPHINS UPGRADE).

**NOTA 4:** Para la capacidad propuesta de TPB de los Remolcadores y para la cantidad de los mismos, se ha tenido en cuenta la profundidad disponible en el área de aproximación y frente al muelle.

**NOTA 5:** El "parallel body length" de los buque tanques, en condición de "Normal Ballast", debe ser mínimo de 61 metros, independiente de cuál es su eslora total. Esta es una condición que debe ser considerada principalmente en los buques de menores esloras (Referencia INTERTANKO Q-88, Dimensions, Parallel Body vs Normal Ballast).

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

#### ANEXO 7. ESTRUCTRA TARIFARIA

Oiltanking, en desarrollo de la Resolución 723 de 1993 de la Superintendencia de Puertos y Transporte, se publica las tarifas de servicio como operador portuario de servicio público:

MUELLAJE	UNIDAD DE COBRO	USD
Muellaje Nacional e Internacional	Metro-eslora hora	0,68
Fluvial bote, planchón, barcazas	Unidad-día	25,00
USO INSTALACIONES PORTUARIAS	UNIDAD DE COBRO	USD
A la carga	Tonelada	4,10
Al operador portuario	Tonelada	1,10

Descuentos	Hasta del 50% en función del volumen movilizado
------------	-------------------------------------------------

Fuente: EL ESPECTADOR / jueves 11 de abril de 2015 – Pagina 38

Las tarifas que operan en la Terminal están estructuradas de la siguiente manera:

#### Tank Rental:

Descripción: Es el cobro fijo o variable mensual que cobra la Terminal por el servicio de recepción, almacenamiento y despacho del producto.

Unidades de cobro: USD/m<sup>3</sup>/unidad de tiempo, USD/bl/unidad de tiempo, USD/ton/unidad de tiempo.

#### Sobre volumen:

Descripción: Es el cobro variable que cobra la Terminal por el servicio de recepción, almacenamiento y despacho del producto cuando el producto sobrepasa un volumen/masa pactado en un periodo de tiempo determinado.

Unidades de cobro: USD/m<sup>3</sup>/unidad de tiempo, USD/bl/unidad de tiempo, USD/ton/unidad de tiempo.

**“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OILTANKING COLOMBIA S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 021 del 30 de diciembre de 1997”**

**Tarifa Portuaria:**

Descripción: Tarifa máxima y obligatoria que debe ser cobrada a todo usuario del Terminal por reglamentación de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), la cual tiene dos componentes: Uso de instalaciones portuarias y operador portuario.

Unidades de cobro: USD/ton.


**Servicios Complementarios:**

Descripción: Comprende todos los servicios que el Terminal cobra por diversas actividades las cuales incluyen, pero no se limitan a: trasvaso de productos, bodegaje, entamborados, pesaje etc.

**ANEXO 8. VIGENCIAS DE PERMISOS DE HABILITACIÓN PORTUARIA.**

Resolución	Número	Fecha	Entidad
Puerto para comercio exterior al muelle de servicio público Oiltanking Colombia S.A.	1115	Abril 17/2013	Ministerio de Transporte
Muelle Público	3715	Mayo 25/2012	DIAN
Depósito Público de Apoyo Logístico Internacional	1289	Febrero 24/2015	DIAN
Operador Portuario	20160551009435514	Junio 23/2017	Superintendencia de Puertos y Transporte
Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria – Código PBIP	13	Junio 03/2014	DIMAR

Revisó Técnico: Juan Pablo Alarcón Sierra- Apoyo Supervisión - VGC 

Revisó Ambiental: Alvaro Pabón Lozano– Experto G3-07 GITA- VPRE - ANI 

Vo. Bo. Técnico: Edison Díaz García - Gerente Proyectos Portuarios 

Vo. Bo. Ambiental: Beatriz Eugenia Orozco Gil- Gerente Ambiental VPRE 