

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

RESOLUCIÓN No. 20203030016255

20203030016255

Fecha: 10-11-2020

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. - OCENSA”

EL VICEPRESIDENTE DE GESTIÓN CONTRACTUAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

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

CONSIDERANDO

1. Que de conformidad con lo establecido en el artículo 3 de la Ley 1ª de 1991, correspondía a la entonces Superintendencia General de Puertos *“(...) definir las condiciones técnicas de operación de los puertos, en materias tales como nomenclatura; procedimientos para la inspección de instalaciones portuarias y de naves en cuanto a bodegas, carga y estiba; manejo de carga; facturación; recibo, almacenamiento y entrega de la carga; servicios a las naves; prelación y reglas sobre turnos, atraque y desatraque de naves; periodos de permanencia; tiempo de uso de servicios; documentación; seguridad industrial, y las demás que han estado sujetas a la empresa de Puertos de Colombia, en cuanto no se oponga a lo dispuesto en la presente Ley.”*
2. Que, a su turno, el artículo 27 de la misma Ley 1ª de 1991 al establecer las funciones de la Superintendencia General de Puertos, en su numeral 27.3 dispone *“Expedir por medio de resolución, las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos.”*
3. Que, en virtud de lo anterior, mediante Resolución 071 del 11 de febrero de 1997, la Superintendencia General de Puertos 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.
5. Que el Decreto 2741 de 2001, modificó el párrafo 2 del artículo 44 del Decreto 101 de 2000, trasladando al Ministerio de Transporte las funciones de la otrora Superintendencia General de Puertos en materia de concesiones y demás actividades portuarias, con excepción de aquellas de inspección, control y vigilancia.
6. 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.”*
7. Que el Decreto No. 087 de 2011 *“Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias”* en sus numerales 2.4 del artículo

2 y 6.3 del artículo 6, asigna al Ministerio de Transporte las funciones de formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, portuario y férreo.

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

9. Que la Superintendencia General de Puertos suscribió con la sociedad OLEODUCTO CENTRAL S.A. – OCENSA el Contrato de Concesión Portuaria No. 016 del 6 de diciembre de 1996, cuyo objeto es el otorgamiento de una concesión portuaria para la construcción y operación de las instalaciones costa afuera de un nuevo terminal petrolero de Coveñas destinado al cargue de crudo de exportación, inicialmente destinado a la prestación de un servicio privado, por el término de veinte (20) años, a cambio de la contraprestación establecida en la cláusula décima primera, el cual establece en el numeral 11.16 (sic) de la cláusula décima segunda como obligación del concesionario cumplir con las disposiciones vigentes sobre aspectos técnicos de operación.

10. Que en virtud de lo anterior, mediante Resolución No. 0476 del 8 de agosto de 1997 la otrora Superintendencia General de Puertos aprobó el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación

11. Que según lo dispuesto en los Decretos 1800 de junio 26 de 2003 y 2053 de julio 23 de 2003, y en el artículo 1° de la Resolución No. 007583 del 11 de septiembre de 2003 proferida por el Ministerio de Transporte, éste cedió al Instituto Nacional de Concesiones - INCO, a título gratuito, los convenios y contratos vigentes relacionados con el cumplimiento de la misión institucional de ésta última entidad.

12. Que como consecuencia de lo anterior, mediante Otrosí 01 del 28 de abril de 2004, se modificó el Contrato de Concesión Portuaria No. 016 de 1996 para precisar que, donde se haga referencia al Ministerio de Transporte y/o Superintendencia General de Puertos se entenderá Instituto Nacional de Concesiones – INCO.

13. Que mediante Otrosí No. 02 del 24 de octubre de 2011 se modificó el Contrato de Concesión Portuaria No. 016 de 1996 en el sentido de indicar que el puerto presta sus servicios al público en general.

14. Que mediante Otrosí No. 03 del 5 de diciembre de 2016 se modificó el Contrato de Concesión Portuaria No. 016 de 1996 modificando, entre otros aspectos, el área otorgada en concesión, el plan de inversión, la nueva contraprestación a pagar en virtud de la mencionada modificación, prorrogando el plazo de la concesión por el término de veinte (20) años adicionales contados a partir del vencimiento del plazo inicial de contrato.

15. Que el proyecto cuenta con Licencia Ambiental conforme lo indicado en la resolución No 952 del 31 de agosto de 1995 por la cual se le otorgo una licencia ambiental ordinaria, por el entonces, Ministerio del Medio Ambiente, modificada a su vez mediante las Resoluciones N°; 189 de 1996; 895 de 2001; 431 de 2009; 2332 de 2009; 1095 de 2012 y 652 de 2015.

16. 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.

17. 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.”*

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

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

1. Servicios portuarios que presta.
 2. Condiciones de la prestación de los servicios.
 3. Políticas de calidad y acceso.
 4. Verificación de información y documentos.
 5. Seguridad para el manejo de la carga, de responsabilidades por accidentes, de daños y de averías a la carga y a la infraestructura y equipos portuarios.
 6. Reglamento de Seguridad Industrial.
 7. Disposiciones de Protección física de las Instalaciones Portuarias y demás aspectos de que trata el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), para aquellas instalaciones que atiendan naves de tráfico marítimo internacional.
 8. Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional adecuados a cada servicio.
 9. Cuantificación de las cargas, criterios de revisión de dicha cuantificación, así como criterios de distribución objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios entre los prestadores del servicio.
 10. Elementos materiales para la prestación de servicios y sus características.
 11. Recursos humanos mínimos para la prestación de servicios y su cualificación.
 12. Requisitos para el acceso y permanencia de personas, vehículos y equipos a las instalaciones portuarias.
 13. Estructura tarifaria de acuerdo con la normatividad vigente.
 14. Plazo de vigencia de las concesiones portuarias, homologaciones, autorizaciones temporales, permisos, licencias portuarias o cualquier otro tipo de permiso portuario otorgado por la autoridad competente.
 15. Documentación necesaria para el ingreso y la prestación de servicios.
 16. Reservas en la prestación de servicios y acceso a las instalaciones portuarias, entre las que deberán figurar las relativas al incumplimiento de las obligaciones de servicio público, de las exigencias de seguridad para la prestación del servicio y de las obligaciones de protección del medio ambiente que procedan.
 17. Sistemas para el manejo de la carga determinado por tipo de carga y modalidad de operación de comercio exterior realizado (Importación, Exportación, etc.).
 18. Horarios de atención al público, procedimientos y requisitos que deban cumplir los autorizados y quienes realicen actividades portuarias, conforme a lo establecido en la presente resolución.
 19. Obligaciones de los operadores portuarios y usuarios de la terminal portuaria."
19. Que la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, en su artículo 18 establece:

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

1. Accesos marítimos y/o fluviales con vocación marítima.
2. Descripción de la zona de uso público entregada en concesión, zonas de maniobras, de atraque y desatraque, programas de mantenimiento e información de batimetrías según el contrato de concesión portuaria.
3. Canales de acceso, ayudas a la navegación, peligros en la navegación del área de maniobra, y la información respecto al ancho, largo, diámetro de giro, profundidad máxima, mínima y promedio, del canal privado de acceso y su dársena de maniobras, las cuales estarán referidas en coordenadas geográficas WGS-84.
4. Accesos a áreas de fondeo y maniobras.
5. Accesos vehiculares, férreos y peatonales los cuales deben contar con la señalización adecuada.
6. Descripción de las características físicas de los muelles disponibles en la terminal portuaria, indicando su número, bitas de amarre, dimensiones, profundidad y especialidad de carga atendida, clase de muelle, tipo de material de su estructura, longitud, ancho y resistencia de loza, profundidad al costado del muelle, piñas y boyas de amarre, las cuales estarán referidas en coordenadas geográficas WGS-84.
7. Descripción de las características físicas de los patios y de las bodegas existentes, tipo de carga atendida; capacidad y ubicación dentro de la terminal.
8. Instalaciones para el recibo, almacenaje de carga, descripción, dimensiones, capacidad.

9. *Equipos para operación portuaria. Relación de los equipos y sus características técnicas con los que cuenta la terminal portuaria para atender las naves y los tipos de carga recibidos.*
10. *Descripción de las instalaciones de recepción para residuos, basuras y demás productos Contaminantes.”.*

20. 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 a sus competencias.

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

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

21. 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.”.

22. 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.”.

23. Que por medio de la Resolución No. 0004159 de 6 de octubre de 2017¹, el Ministerio de Transporte dispuso establecer nuevos plazos dispuestos en la Resolución 0850 de 2017 para el ajuste de los Reglamentos Técnicos de Operaciones de Puertos Marítimos, con base en las siguientes consideraciones:

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

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

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

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

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

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

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

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

25. Que en atención a las disposiciones legales y contractuales antes enunciadas, la SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. - OCENSA mediante comunicación radicada en la ANI con el No. 20184091374932 del 28 de diciembre de 2018 allegó a la ANI el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación para aprobación y adjuntó los siguientes conceptos:

25.1. Comunicación No. 29201808142 MD-DIMAR-ASIMPO del 27 de diciembre de 2018 suscrita por el Director General Marítimo (E), que indica:

“... Con referencia al proyecto de reglamento de condiciones técnicas de operación radicado con número Interno DIMAR N° 292018109876, una vez revisado por el Área de Seguridad Integral Marítima ASIMPO y ajustado por el peticionario en el marco de lo establecido en la Resolución 850 del 6 de abril de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte, se emite concepto Favorable, y se anexa un CD que contiene el documento conceptuado, con el propósito de continuar con el correspondiente proceso ante la Agencia Nacional de Infraestructura”

25.2. Comunicación con registro No. 20186001112431 del 8 de noviembre de 2018 suscrita por el Superintendente Delegado de Puertos, que indica:

“... El Representante Legal de OCENSA, doctor Enrique Sandoval Parra, mediante escrito radicado en esta Superintendencia con N°20185604197042 del 22/10/2018, entregó a la SUPERTRANSPORTE para concepto el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del asunto.

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 de] artículo 20 de la resolución 0000850 del 06 de abril de 2017, emite concepto favorable para continuar con el trámite de aprobación.”

26. Que en virtud de lo establecido en el párrafo tercero del artículo 20 de la Resolución No. 0000850 de 2017 del MINTRANSPORTE, mediante memorando No. 20193030082281 del 15 de marzo de 2019, la ANI solicitó a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales concepto sobre el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. - OCENSA

27. Que el día 29 de agosto de 2019 la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA mediante radicado ANI No. 20194090903832 emite respuesta al concepto con observaciones al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Oleoducto Central OCENSA S.A.

28. Que el día 4 de octubre de 2019 la Agencia Nacional de Infraestructura remite a la Sociedad Oleoducto Central OCENSA S.A. mediante radicado ANI No. 20193030342541 las observaciones de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.

29. Que el día 16 de octubre de 2019 la Sociedad Oleoducto Central OCENSA S.A. mediante radicado ANI No. 20194091089812 remite a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI la corrección del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.

30. Que el día 25 de noviembre de 2019 la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI remite mediante radicado ANI No. 20193030405301 las correcciones efectuadas al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Oleoducto Central OCENSA S.A. a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA solicitando el respectivo concepto.

31. Que el día 20 de diciembre de 2019 la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA mediante radicado ANI No. 20194091335712 emite respuesta al concepto con observaciones al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Oleoducto Central OCENSA S.A.

32. Que el día 18 de febrero de 2020 la Agencia Nacional de Infraestructura remite a la Sociedad Oleoducto Central OCENSA S.A. mediante radicado ANI No. 20203030051121 las observaciones de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.

33. Que el día 12 de junio de 2020 la Sociedad Oleoducto Central OCENSA S.A. mediante radicado ANI No. 20204090525722 remite a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI la corrección del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.

34. Que el día 17 de junio de 2020 la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI remite mediante radicado ANI No. 20203030169921 las correcciones efectuadas al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Oleoducto Central OCENSA S.A. a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA solicitando el respectivo concepto.

35. Que el día 9 de julio de 2020 la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA mediante radicado ANI No. 20204090614892 emite respuesta a la solicitud de concepto del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Oleoducto Central OCENSA S.A. manifestando que la respuesta se emitiría vía seguimiento.

36. Que el día 14 de julio de 2020 la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI remite mediante radicado ANI No. 20206050197481 a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA la solicitud de reconsiderar la respuesta al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Sociedad Oleoducto Central OCENSA S.A. mediante radicado ANI No. 20204090614892.

37. Que el día 13 de octubre de 2020 la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA mediante el oficio ANLA No. 2020178966-2-000 emite concepto favorable al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Oleoducto Central OCENSA S.A.

38. 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. 1096 de 25 de junio de 2018², efectuar la evaluación y verificación del reglamento de condiciones técnicas de operación presentado por el concesionario y constatar que el mismo se ajuste a la reglamentación especial vigente, en este caso a las disposiciones contenidas en la Resolución No. 000850 de 6 de abril de 2017 del Ministerio de Transporte.

39. Que la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo Portuario de la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI, mediante memorando No. 20203030130433 del 21 de octubre de 2020 emitió concepto técnico favorable respecto del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por el concesionario, en los siguientes términos:

"... ANÁLISIS.

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

CONCLUSIÓN

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

40. Que teniendo en cuenta que se ha efectuado la verificación y estudio técnico pertinente del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. - OCENSA y se ha certificado que el mismo se ajusta a la normatividad vigente y a las disposiciones contractuales contenidas en el Contrato de Concesión Portuaria No. 016 de 1996 y sus otrosíes modificatorios, 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 OLEODUCTO CENTRAL S.A. - OCENSA** en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 016 de 1996, cuyo texto se anexa a la presente Resolución, haciendo parte fundamental e integral de la misma.

PARÁGRAFO PRIMERO. - La operación que se regula a través del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación cuya actualización se aprueba con el presente acto administrativo se circunscribe al objeto, alcance y especificaciones técnicas establecidas en el Contrato de Concesión Portuaria No. 016 de 1996 y sus otrosíes.

PARÁGRAFO SEGUNDO. - La aprobación de la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. - OCENSA de que trata la presente resolución, en ningún caso podrá entenderse como una autorización de modificación de los términos y condiciones del Contrato de Concesión Portuaria No. 016 de 1996 y sus otrosíes.

PARÁGRAFO TERCERO. - En caso de contradicción entre alguna de las disposiciones del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria aprobado y el Contrato de Concesión Portuaria No. 016 de 1996, prevalecerá lo dispuesto en el contrato de concesión y sus otrosíes,

² 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)

razón por la que, entre otros, este acto administrativo no se entiende como la autorización de ejecuciones de inversiones no contempladas en el mismo.

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

ARTÍCULO TERCERO. Notifíquese la presente resolución a la SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. - OCENSA, por medio de su representante legal o apoderado especial, en los términos establecidos en los artículos 67 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO CUARTO. Comuníquese la presente Resolución, a la Superintendencia de Transporte, a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, y la Dirección General Marítima - DIMAR, para lo de sus competencias.

ARTÍCULO QUINTO. La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición y deja sin efecto el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aprobado mediante Resolución No. 0476 del 8 de agosto de 1997.

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

NOTIFÍQUESE, COMUNIQUESE Y CÚMPLASE

Dada en la ciudad de Bogotá, D.C., el día _____

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

Proyectó Jurídico: MARCELA URQUIJO – Abogada GAGC1 VJ
Revisó Técnico: JORGE ACEVEDO – Apoyo Técnico a la Supervisión – GPP -VGC
Reviso Ambiental: DIANA CAROLINA ORJUELA – Profesional GIT Ambiental

Vo Bo Jurídico: JOSÉ ROMÁN PACHECO GALLEGUO- Gerente Asesoría Gestión Contractual 1 - VJ
Vo. Bo. Técnico: FERNANDO ALBERTO HOYOS ESCOBAR - Gerente GIT Portuario VGC
Vo. Bo. Ambiental LILIAN CAROL BOHÓRQUEZ OLARTE - Gerente GIT Ambiental VPRE

VoBo: AURA MARCELA URQUIJO PENA 2, DIANA CAROLINA ORJUELA GARCIA 1, FERNANDO ALBERTO HOYOS ESCOBAR, GERSAIN ALBERTO OSTOS GIRALDO, JORGE ALBERTO ACEVEDO TALERO, JOSE ROMAN PACHECO GALLEGUO 1, LILIAN CAROL BOHORQUEZ OLARTE

REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE OPERACIONES

SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. – OCENSA

1. CAPITULO I. ASPECTOS GENERALES

1.1. Objetivo

El presente documento establece las condiciones técnicas de operación del puerto marítimo de la Sociedad Portuaria Oleoducto Central S.A. – OCENSA, con el propósito de optimizar la eficiencia y eficacia en las operaciones que se ejecutan en la infraestructura del mismo.

1.2. Ámbito de Aplicación

El Contrato de Concesión Portuaria No. 016 del 06 de diciembre 1996 suscrito entre la Superintendencia General de Puertos (hoy Agencia Nacional de Infraestructura) (concedente) y la Sociedad Oleoducto Central S.A. – OCENSA (concesionario), otorgó por 20 años al concesionario el derecho a ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y las zonas accesorias a aquellas o estos, cuyos linderos se describen en la Cláusula Segunda del contrato de concesión, a cambio de la contraprestación económica de que trata la Cláusula Décima Primera del citado contrato a favor de la Nación y al Municipio de San Antero (Córdoba), lugar donde opera el puerto.

Mediante el otrosí No. 3 del 05 de diciembre de 2016 al Contrato de Concesión Portuaria, se prorrogó la vigencia de la concesión por 20 años más.

En consecuencia, la Sociedad Oleoducto Central S.A. – OCENSA, expide el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación con fundamento en el Contrato de Concesión Portuaria No. 016 del 06 de diciembre de 1996, el artículo 3 de la Ley 1° de 1991 y el artículo 2 de la Resolución No. 850 de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte, que constituyen parte integral del presente reglamento.

Las disposiciones contenidas en este documento son de obligatorio cumplimiento para todas las personas naturales o jurídicas en calidad de Usuarios del puerto, durante la utilización de las instalaciones o servicios del Terminal de OCENSA, incluyendo pero sin limitarse al Armador, el Capitán del Buquetanque, sus Agentes Marítimos, remitentes y usuarios del Oleoducto y cualquier otra persona o Usuario, quienes al nominar para el cargue y/o utilizar las instalaciones o servicios del Terminal de OCENSA, manifiestan que conocen, aceptan y se obligan bajo los términos y condiciones estipulados en el presente Reglamento. Lo anterior, sin perjuicio de los derechos y obligaciones de OCENSA y los Usuarios de conformidad con lo establecido en el respectivo contrato de transporte de petróleo a través del Oleoducto y/o el Manual del Transportador.

1.3. Definiciones

Para la aplicación del presente Reglamento se seguirá lo dispuesto en el artículo 3 de la Resolución 850 de 2017 y las definiciones a que se refiere el presente artículo. Las palabras aquí definidas incluyen el plural y el singular y podrán ser utilizadas en el presente Reglamento, así como en las comunicaciones que se crucen entre OCENSA y los Usuarios del Terminal:

1.3.1. Abarloar:

Actividad de colocar un Buquetanque al costado derecho o izquierdo (babor/estribor), de otro que se encuentra en fondeo, con la finalidad de realizar una Operación de cargue.

1.3.2. **Agente Marítimo o Agencia Marítima:**

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

1.3.3. **Amarre o Amarrado:**

Significa el momento en que el Buquetanque ha terminado su Operación de Amarre; momento exacto en que el “Retenedor de Proa” o “Bow Stopper” bloquea la cadena y el Buquetanque queda asegurado a la TLU-2.

1.3.4. **Área de Fondeo:**

Es el área asignada por DIMAR de acuerdo con el numeral 3.6 del presente Reglamento, para realizar todas las actividades que impliquen el traslado o permanencia en dicha zona.

1.3.5. **Área de Cuarentena:**

Es un área determinada donde se fondea el Buquetanque para revisión sanitaria.

1.3.6. **Área Restringida:**

Área demarcada en las cartas náuticas COL 410 de la DIMAR, la 1277 del almirantazgo británico o en la carta náutica 24512 de la Agencia Cartográfica de Defensa de los Estados Unidos como “ANCHORAGE PROHIBITED”, en la cual queda totalmente prohibido realizar maniobras de fondeo o actividades tales como dragado, arrastres de pesca o cualquier otra maniobra que ponga en peligro las instalaciones submarinas del Terminal.

1.3.7. **Armador:**

Es la persona natural o jurídica que, sea o no propietaria del Buquetanque, lo apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan (Art 1473 C. de Co).

La persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de un Buquetanque se reputará Armador, salvo prueba en contrario. (Art 1473 C. de Co).

1.3.8. **Artefacto Naval:**

Son las construcciones flotantes que no cuentan con un sistema de propulsión para la navegación y que cumplen con los criterios de clasificación establecidos por la DIMAR, como es el caso de las monoboyas (Art 1430 Parágrafo 1º C. de Co).

1.3.9. **AIS:**

Corresponde a las siglas anglosajonas de Automatic Identification System (en español, Sistema de Identificación Automática, pudiéndose encontrar como SIA). El objetivo fundamental del sistema AIS es permitir a los Buquetanques comunicar su posición y otras informaciones relevantes para que otros Buquetanques o estaciones puedan conocerla y evitar colisiones.

1.3.10. **Autoridad Portuaria:**

De acuerdo al artículo 23 de la Ley 1 de 1991 son autoridades portuarias el Consejo Nacional de Política Económica y Social, el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte y la Dirección General Marítima.

1.3.11. **Barril:**

Significa un volumen de Petróleo igual a 42 galones de los Estados Unidos de América, a una temperatura de 60° F, y a una presión de 14.696 libras por pulgada cuadrada (PSI). Cada galón de Petróleo es equivalente a 3.7853 litros.

1.3.12. **Bill of Lading (Conocimiento de Embarque):**

Es el documento que expide el transportador y que sirve de prueba de la existencia y de un contrato de transporte marítimo de mercancías, de recibo sobre la cantidad y el estado en que recibió las mercancías el transportador a bordo de la nave y como título representativo de las mercancías objeto del transporte. (Arts 1018,1021 y 1603 C. de Co).

1.3.13. **Buquetanque:**

Artefacto Naval auto-propulsado y diseñado para transportar cargas líquidas a granel. Todas las referencias en este Reglamento a Buquetanque incluirán, sin excepción, a su propietario, Armador, fletante, fletador y/o Agente Marítimo.

1.3.14. **Buquetanque de Carga Combinada:**

Buquetanque diseñado para transportar cargas líquidas a granel y/o cargas secas a granel.

1.3.15. **Bow Stopper o Retenedor de Proa:**

Es un mecanismo ubicado en proa del Buquetanque que permite asegurar uno de los eslabones de la cadena de la monoboya (Chafe Chain) y garantizar el Amarre del Buquetanque.

1.3.16. **Capitán de Buquetanque:**

Es el responsable por el gobierno y dirección del Buquetanque.

1.3.17. **Capitán de Puerto o Capitanía de Puerto (CP):**

Es la Autoridad Marítima en el puerto de su jurisdicción, que forma parte de la estructura orgánica de la Dirección General Marítima - DIMAR. Para los efectos del presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación; el Capitán de Puerto será el de la jurisdicción de Coveñas, Departamento de Sucre.

1.3.18. **Carga:**

Es la mercancía líquida a granel, respecto de la cual se prestan los servicios portuarios a la carga.

1.3.19. **Cargo Loading Master – CLM:**

Funcionario designado por OCENSA, responsable de realizar la coordinación y supervisión de la Operación de cargue y de todas las Operaciones marinas relativas a la atención del Buquetanque Amarrado en la monoboya.

1.3.20. **Chafe Chain:**

Cadena y componentes que forman parte del sistema de Amarre de los Buquetanques, ubicada en uno de los lados de la monoboya. Para el caso de la TLU-2, el espesor es de 76 mm de diámetro de acuerdo con OCIMF.

1.3.21. CLC:

Certificado de seguro de responsabilidad civil por contaminación por derrame de hidrocarburos, expedido en aplicación del Convenio sobre Responsabilidad por Contaminación con Hidrocarburos de 1969, modificado en 1976, 1985 y 1992, ratificado por Colombia mediante Ley 55 de 1989 y Ley 523 de 1999.

1.3.22. Certificado IOPP:

Certificado Internacional de prevención de la contaminación marina por hidrocarburos, expedido en aplicación del Anexo I del Convenio sobre Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos – MARPOL, de 1973, modificado en 1978, tal como fue ratificado por Colombia mediante Ley 12 de 1981.

1.3.23. Código ISM (International Safety Management Code):

Sistemas de Gestión de la Seguridad, contemplado en el Capítulo IX del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar - SOLAS de 1978, ratificado mediante Ley 8ª de 1990.

1.3.24. Compensación Volumétrica por Calidad (Quality Bank):

Tendrá el significado asignado en el Manual del Transportador de OCENSA.

1.3.25. Control Estatal del Puerto (Port State Control (PSC):

Es la inspección de Buquetanques extranjeros en los puertos nacionales para verificar que las condiciones del Buquetanque y su equipamiento cumplen con los requisitos de las regulaciones internacionales y que el Buquetanque está tripulado y operado en cumplimiento de estas reglas.

1.3.26. Convención SOLAS (Safety of Life at Sea):

Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1978, ratificado en Colombia mediante la Ley 8ª de 1990.

1.3.27. CP09:

Capitanía de Puerto de Coveñas.

1.3.28. Cubierta Principal:

Cubierta superior del Buquetanque, que brinda estanqueidad y resistencia estructural a través de la cual se accede a la acomodación y otros espacios.

1.3.29. Demora:

Significa el exceso de tiempo dedicado al cargue, en relación con el Período de Estadía de conformidad con el presente Reglamento.

1.3.30. DIAN (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales):

Unidad administrativa especial que tiene como objeto coadyuvar a garantizar la seguridad fiscal del Estado Colombiano y la protección del orden público económico nacional, mediante la administración y control al debido cumplimiento de las obligaciones tributarias, aduaneras y cambiarias y la facilitación de las operaciones de comercio exterior. Lo anterior, de conformidad con el Decreto 1071 de 1999 y reglamentaciones posteriores.

1.3.31. **DIMAR:**

La Dirección General Marítima es la Autoridad Marítima Colombiana, encargada de ejecutar la política del gobierno en esta materia. Tiene por objeto la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas en los términos que señala el Decreto Ley 2324 de 1984 y normas posteriores. Para ello, cuenta con una sólida estructura que contribuye al fortalecimiento del poder marítimo nacional, velando por la seguridad integral marítima, la protección de la vida humana en el mar, la promoción de las actividades marítimas y, el desarrollo científico y tecnológico de la Nación. Está representada en Coveñas por el Capitán de Puerto.

1.3.32. **Día:**

Significa un período de 24 horas que se inicia a las 00:00 cualquier día y termina a las 23:59 el mismo día, siempre refiriéndose a la hora colombiana. Cuando se haga referencia bajo el presente a una acción desarrollada en un día específico, se entenderá que dicha acción se lleva a cabo y se termina antes de las 24:00 de ese día.

1.3.33. **Día Hábil:**

Cualquier día hábil de acuerdo con el calendario laboral de Colombia.

1.3.34. **Entregas:**

Son los volúmenes reales de Petróleo que ingresan al Terminal en cualquier Punto de Entrada con el fin de ser cargado en un Buquetanque para ser exportado.

1.3.35. **Escora (List or Heel):**

Inclinación de un Buquetanque hacia el costado derecho o hacia el costado izquierdo (babor o estribor).

1.3.36. **Estación Piloto:**

Significa el punto geográfico localizado en el Golfo de Morrosquillo situado en posición geográfica aproximada a; Latitud Norte 09 grados 31' 36" y Longitud Oeste 75 grados 48' 36", donde el piloto práctico aborda los Buquetanques cuando estos arriban al puerto o donde desembarca el piloto práctico cuando el Buque va a zarpar del puerto.

1.3.37. **Estación Terminal:**

Significa las facilidades costa adentro del Terminal, las cuales constan de facilidades de recepción, tanques de almacenamiento, sistemas de transferencia, bombas de despacho, sistemas de medición, etc., ubicados en Coveñas.

1.3.38. **Estadías de Traslape (Overlap Window):**

Se presentan cuando se programan dos (2) cargues consecutivos y por condiciones comerciales utilizan la totalidad o parte del mismo espacio de tiempo programado.

1.3.39. **ETA (Estimated Time of Arrival - Tiempo Estimado de Llegada):**

Significa la fecha y hora local estimadas para la llegada de los Buquetanques al Puerto de Coveñas.

1.3.40. **Excedente de Retiro (Excedente/Overlift):**

Significa el balance negativo de Petróleo de una calidad determinada de un Usuario del Terminal en un momento dado, por haber retirado mayor volumen del que tenía disponible.

1.3.41. Faltante de Retiro (Faltante/Underlift):

Significa el balance positivo de Petróleo de una calidad determinada de un Usuario del Terminal en un momento dado, por no haber retirado el volumen total que tiene disponible.

1.3.42. Funcionario Responsable:

Persona designada por OCENSA o el Capitán de Buquetanque, para los asuntos relativos a la Operación del Terminal, a la Operación del Buquetanque, debidamente entrenada y facultada para tomar todo tipo de decisiones relativas a sus funciones. OCENSA informará a los Usuarios del Terminal quiénes son sus Funcionarios Responsables.

1.3.43. Gas Inerte:

Una mezcla de gases no combustibles, donde la concentración de oxígeno no es suficiente para fomentar la combustión de hidrocarburos.

1.3.44. Grupo Exportador:

Es la unión de 2 o más Usuarios del Terminal con contrato de transporte suscrito con OCENSA que se unen con el fin hacer un cargue de Petróleo para su exportación. Para que el Grupo Exportador sea tenido en cuenta por OCENSA al momento de establecer los Turnos de Amarre, los miembros que lo componen deberán enviar una comunicación de conformidad con el formato que establezca de tiempo en tiempo OCENSA, a más tardar el Día señalado por OCENSA para la Nominación, en la cual deberán manifestar: (i) cuál de los Usuarios del Terminal se hará responsable frente a OCENSA y los demás Usuarios del Terminal en relación con la postulación para el cargue a ser realizado, (ii) la duración del acuerdo en virtud del cual se creó el Grupo Exportador, (iii) la autorización para que OCENSA determine el volumen de Petróleo que se le asignará a cada miembro del Grupo Exportador en el respectivo cargue, sin que se le puedan asignar volúmenes a Usuarios con Balance Negativo proyectado al momento del cargue o a aquellos que necesiten más de 180 Días para restituir el crudo que se le prestaría, en los términos del Anexo 2 numeral 11 del presente Reglamento, (iv) el compromiso de los miembros del Grupo Exportador de devolver el Petróleo que les ha sido prestado en proporción a su participación en el volumen de Petróleo cargado por el Grupo Exportador deducidas las Entregas que cada Usuario del Grupo Exportador haya hecho con posterioridad al embarque, y (v) la información adicional que consideren relevante los miembros del Grupo Exportador.

Sin perjuicio de lo anterior, 2 o más Usuarios del Terminal sin contrato de transporte suscrito con OCENSA, podrán conformar un Grupo Exportador siempre que cumplan con las condiciones a que se refiere el Anexo 2 numeral 11.

En cualquier caso, el grupo Exportador deberá dar estricto cumplimiento a todas las normas que rijan la actividad de Exportación.

1.3.45. H₂S:

Fórmula química del Sulfuro de Hidrógeno o Ácido Sulfhídrico. Es un gas, más pesado que el aire, es inflamable, incoloro, tóxico, odorífero.

1.3.46. Horas Hábiles:

Entre las 08:00 horas hasta las 17:00 horas de cualquier Día Hábil colombiano.

1.3.47. **IACS:**

De sus siglas provenientes del inglés *International Association of Classification Societies*, que significa Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación.

1.3.48. **Inspector de Contaminación:**

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

1.3.49. **Inspector de Calidad y Cantidad del Terminal:**

Es el inspector de una empresa registrada en Colombia, quien en nombre y representación de OCENSA presencia y certifica los procedimientos involucrados en la determinación de la cantidad y la calidad de las Entregas de Petróleo a los Buquetanques.

1.3.50. **Inspector Independiente:**

Es el representante de una compañía registrada en Colombia, quien en nombre y representación de los Usuarios del Terminal, presencia los procedimientos involucrados en la determinación de la cantidad y la calidad de las Entregas de Petróleo a los Buquetanques.

1.3.51. **Inventario Inicial:**

Significa el inventario inicial en el Terminal en el Mes M-2 que se obtiene como resultado del procedimiento de Balance para el Usuario según se define en el Anexo 3 del Manual del Transportador.

1.3.52. **ISGOTT (International Safety Guide oil Tankers and Terminals):**

También conocido como el manual ISGOTT, es la guía para la seguridad en el transporte y manipulación del crudo de petróleo y productos petrolíferos en buquetanques y Terminales, publicada por primera vez en 1978.

1.3.53. **Libre Plática (Free Pratique):**

Requisito legal colombiano según el cual las autoridades colombianas competentes, otorgan permiso para realizar las Operaciones de Cargue del Buquetanque. Una vez se otorgue la Libre Plática, OCENSA puede empezar las Operaciones de Amarre del Buquetanque a la TLU-2, conexión de mangueras y cargue.

1.3.54. **Libor:**

Es la London Interbank Offered Rate para dólares de los Estados Unidos basada en un período de intereses de 1 mes, publicada en la fecha de vencimiento de un pago en la página web de British Bankers Association. Si para la fecha de vencimiento de un pago no se tiene tal publicación se tomará la publicación del primer Día hábil anterior a tal fecha de vencimiento.

1.3.55. **Luces al Descubierta:**

Son los fuegos o llamas abiertas, los cigarrillos, las pipas o los materiales encendidos y similares para fumar, cualquier otra fuente no restringida de ignición, los bombillos sin protección, los equipos eléctricos y de otra índole que puedan producir chispas mientras están en uso.

1.3.56. **Manual del Transportador:**

Hace referencia al Manual para el Transporte de Petróleo a través del Sistema de Oleoducto de OCENSA, expedido por OCENSA de conformidad con la Resolución 181258 de 2010 derogada por la Resolución 72145 de 2014 del Ministerio de Minas y Energía, con las modificaciones que de tiempo en tiempo se hagan de conformidad con la Regulación aplicable.

1.3.57. **MARPOL:**

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

1.3.58. **Mes M:**

Significa en cualquier momento el mes calendario programado para cargues de Petróleo en la Terminal.

1.3.59. **Mes M-1:**

Significa en cualquier momento, el mes anterior al mes programado para cargues de Petróleo en la Terminal.

1.3.60. **Mes M-2:**

Significa en cualquier momento, los 2 meses calendario anteriores al mes programado para cargues de Petróleo en la Terminal.

1.3.61. **MMSI:**

Siglas del inglés Maritime Mobile Service Identity. Es una serie de nueve dígitos que identifica inequívocamente a cada estación del servicio móvil digital (estaciones costeras y estaciones de barco). Se transmite en formato digital a través de una frecuencia de radio por los aparatos de llamada selectiva digital (LSD).

1.3.62. **NOR (Notice of Readiness) – Aviso de Alistamiento:**

Es aquel documento escrito, emitido por el Capitán del Buquetanque entregado a OCENSA a través del CLM, donde se indica que el Buquetanque se encuentra listo para comenzar la operación de amarre y carga. Este deberá ir firmado por OCENSA en señal de aceptación, en donde se especifica fecha y hora local de aceptación de la notificación.

El NOR será válido si es enviado por escrito, una vez aceptado por OCENSA y cuando el Buquetanque se encuentra en el Área de Fondeo o Punto de Llegada y dicho Buquetanque es navegable desde el punto de vista náutico y comercial.

1.3.63. **OCENSA:**

Oleoducto Central S.A., es la Sociedad Portuaria operadora del Terminal portuario especializado en cargue de Petróleo, a través de una estructura costa afuera llamada – TLU-2.

1.3.64. **OCIMF (Oil Companies International Marine Forum):**

El Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF) es una asociación voluntaria de las compañías petroleras que tienen un interés en el cargue de petróleo crudo y sus derivados, así como en los Terminales que lo manejan. La misión de la OCIMF es ser

la principal autoridad sobre la operación segura y ambientalmente responsable de los buques petroleros y las Terminales, la promoción de la mejora continua de los estándares de diseño y operación. La OCIMF se formó en Londres el 8 de abril de 1970.

1.3.65. ODC:

Oleoducto de Colombia S.A.

1.3.66. OMI:

Organización Marítima Internacional.

1.3.67. ONU:

Organización de las Naciones Unidas.

1.3.68. Operación u Operaciones:

Son el cargue de Petróleo, las mediciones, el muestreo y todas las demás actividades inherentes requeridas para el normal desarrollo de las actividades que se adelantan en el Terminal en Tierra y en la TLU-2.

1.3.69. Operaciones a Tanque Cerrado o Cargue Cerrado:

Es la condición de cargar/descargar un Buquetanque con todas las aberturas de los tanques de carga o combustible sobre cubierta (escotillas de tanque, portillos, tubos de sondeo, etc.) totalmente cerradas, durante todas las Operaciones de cargue de Petróleo. Durante Operaciones de cargue, el gas desplazado por la carga que entra en los tanques, será desplazado hacia la atmosfera a través de las válvulas P/V (presión/vacío) y a través de los mástiles del Buquetanque, cuando aplique.

1.3.70. Operador del Terminal:

OCENSA, empresa encargada de administrar y operar las Instalaciones en Tierra y TLU-2, con independencia técnica y administrativa.

1.3.71. Operadores Portuarios:

Empresas debidamente registradas ante la Superintendencia de Puertos y Transporte, que prestan servicios directamente relacionados con la actividad portuaria, incluyendo pero sin limitarse al cargue, almacenamiento, practicaaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería. (Decreto 2091 de 1992, Resolución 7726 de 2016).

1.3.72. PBIP (Protección de Buques e Instalaciones Portuarias):

Código Internacional para la Protección de Buquetanques e instalaciones portuarias, contemplado en el Capítulo XI del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar - SOLAS de 1978, ratificado mediante Ley 8ª de 1990.

1.3.73. Período de Estadía (Laytime):

Es el periodo de horas consecutivas en las cuales OCENSA le permite al Buquetanque realizar las Operaciones de cargue de Petróleo sin que se incurra en Demoras.

1.3.74. **Petróleo:**

Conforme a la definición del artículo 1º del Código de Petróleos, y que existe en fase líquida en yacimientos naturales subterráneos y que permanece líquida a presión atmosférica después de pasar por las instalaciones de separación de superficie.

1.3.75. **Piloto Práctico:**

Es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una Capitanía de Puerto marítima o fluvial específica, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes y capacitada para atender las consultas de los capitanes de los buques, atender el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y de los pilotos prácticos por cambio de categoría y/o de jurisdicción, el cual debe estar acreditado con la licencia que expide la autoridad marítima nacional, en la categoría correspondiente. (Ley 658 de 2001., Decreto 1466 de 2004., Decreto 3703 de 2007).

1.3.76. **Póliza de Casco y Maquinaria (Hull Machinery (H&M):**

Póliza de seguros que cubre pérdidas y/o daños causados por riesgos marítimos que pudieran producir daños parciales y/o la pérdida total de Buquetanques propios, sus equipos y combustibles.

1.3.77. **PLEM:**

Sistema conformado por tuberías y válvulas, se ubica al final de la línea submarina sobre el lecho marino (Pipe Line End Manifold).

1.3.78. **Programa de Turnos de Amarre o Programa de Ventanas (Windows Program):**

Significa un programa preparado por OCENSA donde se confirman las fechas y la asignación de los cargues para el Mes M, fijando los Períodos de Estadía finales para cada Operación de carga.

1.3.79. **Programa Preliminar de Turnos de Amarre o Programa Preliminar de Ventanas (Preliminary Windows Program):**

Significa un programa preliminar preparado por OCENSA donde se determinan de manera inicial las fechas y la asignación de los cargues para el Mes M, fijando un intervalo de cinco días para cada carga.

1.3.80. **Reglamento:**

Es el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de OCENSA.

1.3.81. **Regulaciones:**

Normas Nacionales e Internacionales aplicables de acuerdo con lo señalado en este Reglamento.

1.3.82. **Remolcador:**

Embarcación utilizada para ayudar a la maniobra de Buquetanques, principalmente para halar o empujarlos en puertos, pero también en mar abierto o a través de ríos o canales.

1.3.83. **Retiros (Offtake) en la Terminal:**

Significa los Retiros de Petróleo desde la Terminal hasta un Buquetanque Amarrado en la TLU asignada en el Programa de Turnos de Amarre siempre que se operativa y legalmente posible..

1.3.84. Sistema de Oleoducto de OCENSA:

Significa la línea y demás facilidades operadas por OCENSA para transportar Petróleoincluyendo las facilidades del Terminal. Esta definición incorpora todas las futuras ampliaciones, extensiones, adiciones o modificaciones al oleoducto.

1.3.85. Sociedad Portuaria:

Sociedad anónima constituida con capital privado, público o mixto, cuyo objeto social es la inversión en construcción, mantenimiento, Operación y administración de un puerto. (Art 5.20 de la Ley 1ª de 1991). Para efectos de este reglamento, la sociedad portuaria es OCENSA.

Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue, almacenamiento y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria. (Art. 30 de la Ley 1ª de 1991).

1.3.86. Superintendencia de Puertos y Transporte:

Es la Autoridad Portuaria de conformidad con el artículo 23 de la Ley 1 de 1991 que ejerce la inspección, vigilancia y control de los concesionarios de infraestructura portuaria.

1.3.87. Superintendente de Terminal:

Persona designada por OCENSA para que actúe como representante del Terminal en la Operación Portuaria.

1.3.88. Tarifa de Operación Portuaria:

Es la tarifa que deberá pagar el Agente Marítimo en representación del Buquetanque para que OCENSA emita la orden de cargue del Buquetanque y por lo tanto se inicien las maniobras de Amarre.

1.3.89. TBA (To Be Advised) -A Ser Notificado:

Significa cualquier información relativa al cargue, que se debe indicar posteriormente por el Usuario del Terminal a OCENSA tal como el destino de un barco, nombre del Inspector Independiente, del Agente Marítimo, entre otros.

1.3.90. Terminal o Terminal Coveñas:

Significa las instalaciones costa afuera y costa adentro en Coveñas, bajo concesión otorgada a favor de OCENSA por virtud del contrato de concesión portuaria No. 016 del 6 de diciembre de 1996 suscrito con la Superintendencia General de Puertos y prorrogado mediante Otrosí número 3 de fecha 05 de diciembre de 2016. El Terminal consta de instalaciones de recepción, almacenamiento, transferencia, bombeo y medición de Petróleo. De acuerdo con esta definición, las instalaciones auxiliares incluyen equipo marítimo, botes de servicio, facilidades para la Operación en la TLU-2 para el amarre de Buquetanques, y todas las demás facilidades y equipos requeridos para la Operación y mantenimiento del Terminal. Esta definición incluye todas las futuras mejoras, ampliaciones, adiciones o modificaciones del Terminal.

1.3.91. Terminal en Tierra o Instalaciones en Tierra:

Son las instalaciones en tierra, que cuentan con facilidades para el recibo, medición y despacho de Petróleo, desde donde se hace el bombeo hasta el Buquetanque y/o hacia otro (s) Terminal (es) en tierra.

1.3.92. Terminal Costa Afuera:

Es una estructura o Artefacto Naval, destinada a prestar servicios que faciliten las Operaciones Portuarias con Buquetanques, incluido el oleoducto submarino.

1.3.93. TBN (To Be Nominated) - A Ser Nominado-:

Significa la nominación de un Buquetanque, cuyo nombre será suministrado posteriormente por el Usuario a OCENSA.

1.3.94. TLU-1 (Tanker Loading Unit 1):

Unidad de Cargue de Tanqueros tipo monoboya, identificada con el número 1. Esta unidad de cargue podrá ser utilizada por Ocesa cuando por razones operativas, ambientales y/o de contingencia así se requiera, siempre que sea operativa y legalmente posible.

1.3.95. TLU-2 (Tanker Loading Unit 2):

Es un Terminal Costa Afuera, tipo monoboya, de propiedad de OCENSA, autorizada por medio de contrato de concesión vigente suscrito con la autoridad competente, ubicada costa afuera en el Golfo de Morrosquillo y que comprende la Unidad de Cargue de Tanqueros (TLU-2), el PLEM y 12.3 km de tubería submarina de 42" que la conectan con la Terminal en Tierra.

1.3.96. TLU-3 (Tanker Loading Unit 3):

Unidad de Cargue de Tanqueros tipo monoboya, identificada con el número 3. Esta unidad de cargue podrá ser utilizada por Ocesa cuando por razones operativas, ambientales y/o de contingencia así se requiera, siempre que sea operativa y legalmente posible.

1.3.97. TM:

Toneladas métricas.

1.3.98. Toneladas Largas:

Unidad de peso o capacidad en el sistema inglés que se usa para expresar el desplazamiento, Tonelaje de Peso Muerto, porte y arqueado de los Buquetanques. Una tonelada larga equivale a 1.016,0475 kilos.

1.3.99. Tonelaje de Peso Muerto (DWT):

Significa la capacidad de carga total, más la capacidad de los tanques para combustible, bodegas, etc., que un barco puede llevar hasta su línea de flotación o marca de máxima carga, cuyo valor se expresa en toneladas métricas (TM).

1.3.100. Trabajo en Caliente:

Cualquier trabajo que esté relacionado con fuentes de ignición o temperaturas suficientemente altas como para causar la ignición de una mezcla de gas inflamable, incluyendo cualquier trabajo que implique el uso de equipos de soldadura, estaño-soldadura o quemado, lámparas de soldar, algunas herramientas eléctricas, equipos eléctricos portátiles que no sean intrínsecamente seguros o que no estén, dentro de una

cubierta aprobada a prueba de explosión, equipo de limpieza con chorro arena o motores de combustión interna.

1.3.101. TRB (Tonelaje de Registro Bruto):

Es la medida de la capacidad de un buque efectuada según el método de Moorson. Consiste en la suma del volumen establecido bajo la cubierta de arqueo, el comprendido entre esta y la superior, más el de los espacios cerrados y cubiertos existentes sobre la misma, sin incluir los tanques de lastre.

1.3.102. Turno de Amarre o Ventana (Layday o window):

Es el período de tiempo asignado para que un Buquetanque arribe al Terminal e inicie Operaciones de cargue, dentro de este periodo tendrá prelación para el Amarre. OCENSA informará la duración de cada Turno de Amarre en el Programa de Turnos de Amarre.

1.3.103. Usuario con Balance Negativo (Overlift user):

Significa el Usuario que tiene un balance negativo de Petróleo de una calidad determinada en el Inventario del Terminal, en condición de Excedente de Retiros.

1.3.104. Usuario con Balance Positivo (Underlift user):

Significa el Usuario que tiene un balance positivo de Petróleo de una calidad determinada en el Inventario del Terminal, en condición de Faltante de Retiros.

1.3.105. Usuario del Terminal:

Toda persona natural o jurídica dueña o no de la carga, que directa o indirectamente utilice las instalaciones y/o los servicios que OCENSA presta en su Terminal en Tierra y/o TLU-2 para la prestación de servicios de cargue de Petróleo para su exportación, incluyendo aquellos remitentes y usuarios del Oleoducto de OCENSA.

Asimismo, se entenderá como Usuario los Armadores, los Operadores Portuarios y en general toda persona que utilice las instalaciones o reciba servicios en el Terminal.

Para efectos del presente Reglamento, la expresión Usuario hará referencia al Usuario dueño o no de la carga y cuando se haga referencia a otro tipo de Usuario se especificará su calidad.

1.3.106. Valor Declarado:

Siempre que existan cotizaciones del Petróleo en publicaciones de Argus se tomarán dichas cotizaciones FOB en Coveñas como valor declarado, en caso que la cotización existente no esté disponible FOB se tomará la cotización existente en Argus o en ausencia de esta en Platts, descontándole los fletes de transporte promedio desde el punto de cotización hasta el Terminal Coveñas (TLU-2).

(a) Para el Petróleo tipo mezcla Vasconia será el promedio de las cotizaciones de cierre diarias (Houston close) para el crudo Vasconia, según publicación de Argus (Código PA0010779) durante el Mes M; (b) Para el Petróleo tipo mezcla Castilla será el promedio de las cotizaciones de cierre diarias para el crudo Castilla, según publicación de Argus (Código PA0010780) durante el Mes M. En todos los casos se tomará el promedio aritmético redondeado a 4 cifras decimales.

En ausencia de estas publicaciones, las partes acordarán el Valor Declarado a partir de los últimos precios de venta que se puedan comprobar a través de factura de venta y/o a través de un perito, seleccionado de mutuo acuerdo, que emita concepto al respecto.

1.3.107. Volumen Disponible

Es el volumen de Petróleo de determinada calidad existente en el Sistema de Oleoducto de OCENSA perteneciente a cualquier Usuario en un momento determinado. Este volumen disponible de cada Usuario se determina realizando un balance estimado del Petróleo que se encuentra en el Terminal en un Día determinado.

1.4. Servicios Portuarios

1.4.1. Servicios que se prestan

Por la TLU-2 se exporta Petróleo y se manejan Buquetanques desde tipo Panamax de mínimo 60.000 DWT hasta Buquetanques de tipo VLCC de máximo 320.000 SDWT. El calado máximo aceptable para las maniobras de aproximación, Amarre, desamarre y zarpe de Buquetanques en las instalaciones es de 22 metros.

El Petróleo se carga a velocidades de diseño de hasta 60.000 Barriles por hora y el flujo mínimo aceptable es de 38.000 BPH. Para ese propósito la TLU-2 cuenta con 3 tramos de mangueras flotantes de cargue, de las cuales se conectan generalmente dos mangueras en 16" al múltiple del Buquetanque.

1.4.2. Condiciones de la prestación de los servicios.

Los Servicios Portuarios que OCENSA presta están condicionados a que el Buquetanque y/o sus tripulaciones cumplan con todas las condiciones establecidas en este Reglamento.

El equipo suministrado por OCENSA para facilitar la conexión de mangueras se recibirá a bordo del Buquetanque desde la embarcación de servicio de OCENSA mediante aparejos de izaje del Buquetanque. El personal del Buquetanque deberá estar disponible para recibir a bordo dicho equipo y para facilitar la Operación de Amarre/desamarre del Buquetanque a la TLU-2 y para la conexión o desconexión de mangueras, conforme a las instrucciones del Piloto Práctico para el Amarre/desamarre y del Cargo Loading Master para la conexión/desconexión de mangueras.

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

Los requisitos de capacidad técnica a que se refiere este numeral se encuentran establecidos en los diferentes capítulos de este reglamento, en los que se describen los servicios portuarios de este Terminal.

Los requisitos de idoneidad profesional a que se refiere este numeral, se encuentran establecidos en el capítulo 1.6 que se refiere a los usuarios del terminal.

1.6. Obligaciones

1.6.1. Obligaciones de los operadores portuarios.

Según definición del presente documento, los operadores portuarios se entienden como Usuarios del Terminal y estarán obligados a cumplir con todas las disposiciones del presente reglamento, así como con las obligaciones establecidas en la ley 1ª de 1991, en el Decreto 2091 de 1992 y en la Resolución 7726 del 1º de marzo de 2016.

1.6.2. Obligaciones de las agencias marítimas.

Además de las establecidas en el presente reglamento, serán obligaciones del Agente Marítimo: (Art 1492 C. De Co.).

- a. Representar al Armador en todas las obligaciones referentes al contrato de transporte.
- b. Gestionar todos los problemas administrativos relacionados con la permanencia de la nave en puerto.
- c. Hacer entrega a las respectivas autoridades aduaneras y a órdenes del destinatario, de las mercancías transportadas por la nave.
- d. Representar judicialmente al Armador o al capitán en lo concerniente a las obligaciones relativas a la nave agenciada.
- e. Responder personal y solidariamente con el Capitán de la nave agenciada, por la inejecución de las obligaciones relativas a la entrega o recibo de las mercancías.
- f. Responder por los objetos y valores recibidos.
- g. Responder personalmente cuando ha contratado un transporte o flete sin dar a conocer el nombre de la empresa o nave agenciada y,
- h. Responder solidariamente con el Armador y el Capitán, por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada que contraigan estos en el país.

1.6.3. Obligaciones del Capitán.

El Capitán de todo Buquetanque por tener a bordo carga peligrosa debe verificar que todas las precauciones, incluyendo la de servicio contra incendio, sean tomadas a bordo del Buquetanque mientras permanezca en el puerto y durante la operación de cargue del crudo (granel líquido).

El Capitán de todo Buquetanque mientras tenga carga peligrosa a bordo o haya estado descargando líquidos inflamables y el Buquetanque no haya sido declarado libre de gases, no permitirá las siguientes labores:

- 1.6.3.1. Efectuar soldadura de cualquier naturaleza en el Buquetanque.
- 1.6.3.2. Utilizar martillos, elementos de hierro o acero para abrir o cerrar escotillas o herramientas metálicas en otras operaciones.
- 1.6.3.3. Ejecutar reparaciones en cualquier compartimiento que contenga carga peligrosa.
- 1.6.3.4. Ejecutar acciones que puedan causar chispas, como el empleo de gratas, cepillos metálicos, etc.
 - 1.6.3.4.1. El Capitán de todo Buquetanque que cargue 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 y los tanques de recepción.

1.6.4. Obligaciones del Usuario frente al Turno de Amarre asignado:

El Capitán del Buquetanque tendrá las obligaciones establecidas en el artículo 1501 del Código de Comercio y, las que se describen en este numeral:

- 1.6.4.1. Si al Usuario del Terminal se le ha asignado Turnos de Amarre, éste deberá cumplir con el programa de Entregas de los volúmenes nominados a OCENSA en las fechas y cantidades establecidas.
- 1.6.4.2. Si el Usuario del Terminal no cumple con la Entrega en las fechas y volúmenes programados total o parcialmente, éste será responsable ante OCENSA y ante terceros por los perjuicios causados por su incumplimiento.
- 1.6.4.3. Si el Usuario del Terminal cumple parcialmente con la Entrega de los volúmenes programados, OCENSA sólo estará obligado a entregar al Buquetanque el volumen que dicho Usuario del Terminal tenga disponible en el Terminal al iniciar el

Día del Turno de Amarre programado, sin perjuicio de su responsabilidad frente a OCENSA y ante terceros por los perjuicios causados por su incumplimiento.

En caso de incumplimiento en la Entrega total o parcial por parte del Usuario, OCENSA tendrá derecho a realizar todas las acciones que considere pertinentes y necesarias con el fin de mantener la operación del Terminal y afectar en la menor medida posible a los otros Usuarios.

El Usuario deberá asumir y pagar a OCENSA todos los costos en que ésta incurra para mantener la operación y deberá mantener indemne a OCENSA frente a cualquier reclamación, acción o solicitud de parte de cualquier tercero, incluyendo otros Usuarios del Terminal, que surjan como consecuencia del incumplimiento total o parcial en la Entrega por parte del Usuario.

1.7. Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)

Por motivos de cumplimiento de código Internacional PBIP-(ISPS) del cual el Terminal está certificado por la DIMAR, se hará interfase a través de su Oficial de Protección con el Oficial de Protección del Buquetanque, con los Buquetanques que arriben a la TLU-2, la Armada Nacional mantiene vigilancia las 24 horas del Día con embarcaciones militares.

1.8. Instrumento de manejo y seguimiento ambiental vigente

En todo caso, los Usuarios del Terminal deberán tener en cuenta las obligaciones definidas en el instrumento de manejo y seguimiento ambiental vigente de OCENSA y cualquier acto administrativo impuesto a ésta.

2. CAPITULO II. ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO.

2.1. Organización

2.1.1. La compañía o la empresa

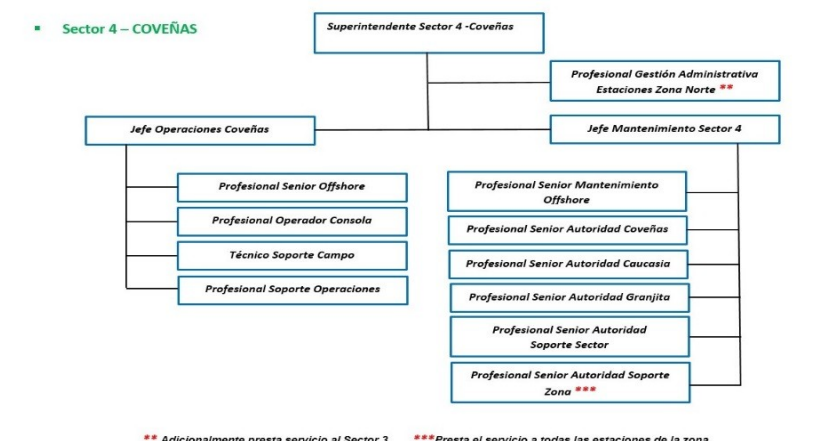
Ocensa es una sociedad comercial del tipo de las anónimas, debidamente constituida según las leyes de la República de Colombia.

2.1.2. Funciones de la sociedad portuaria.

Operación de las instalaciones costa afuera de un Terminal petrolero destinado al cargue de crudo de exportación según Contrato de Concesión Portuaria No. 016 del 06 de diciembre de 1996.

2.2. Administración.

2.2.1. Modelo de administración y operación.



2.2.2. Relación con los usuarios.

Las relaciones con los usuarios están enmarcadas dentro del Manual del Transportador de OCENSA, el presente Reglamento, los contratos de transporte según aplique y la regulación aplicable a la actividad de OCENSA.

2.2.3. Estructura tarifaria.

2.2.3.1. Facturación de Servicios de Operación Portuaria

Todo Buquetanque que haya sido nominado en firme para cargar Petróleo en uno de los Turnos de Amarre programados en la TLU-2, deberá pagar anticipadamente la Tarifa de Operación Portuaria.

El pago de la tarifa aquí señalada es una condición para que OCENSA (i) emita la orden de cargue al Terminal y (ii) el personal de Operaciones marinas aborde el Buquetanque para iniciar las maniobras de Amarre respectivas.

Para realizar el pago de la Tarifa de Operación Portuaria se debe tener en cuenta:

1. La Agencia Marítima que represente al Buquetanque, deberá diligenciar el formato de autoliquidación de los servicios portuarios facilitado por OCENSA, en el cual se determina el valor a pagar al multiplicar el Tonelaje de Peso Muerto del Buquetanque en Toneladas Largas por la tarifa en US\$/Toneladas Largas que esté vigente por este concepto, para la fecha del Turno de Amarre asignado.
2. El dato del Tonelaje de Peso Muerto del Buquetanque en Toneladas Largas, deberá ser el que esté descrito en el certificado de construcción del mismo, el cual debe encontrarse vigente y estar emitido por una sociedad de clasificación de Buquetanques avalada para tal fin.
3. La Agencia Marítima deberá realizar el pago en dólares de los Estados Unidos de América o en pesos colombianos liquidados a la tasa representativa del día del pago, correspondiente a la autoliquidación realizada, en la cuenta bancaria que OCENSA haya estipulado para tal fin.
4. La Agencia Marítima deberá enviar a OCENSA por e-mail o por el medio que ésta última disponga, (i) el archivo del formato de autoliquidación diligenciado, (ii) el certificado de construcción y (iii) el soporte de la transferencia electrónica en la que conste el pago realizado.
5. OCENSA verificará que la autoliquidación se haya diligenciado en forma correcta, si el valor consignado es menor al que se debe efectivamente pagar, la Agencia Marítima deberá consignar el valor faltante dentro del plazo que OCENSA establezca para tal efecto; si el valor consignado es mayor al que se debe efectivamente pagar, se le informará a la Agencia Portuaria la cual podrá descontar el mayor valor pagado en el próximo pago de servicios portuarios que vaya a realizar.
6. OCENSA emitirá una factura a la Agencia Marítima por el valor registrado y verificado en la autoliquidación.

Parágrafo primero: OCENSA facturará a la Agencia Marítima, mensualmente, en adición a la Tarifa de Operación Portuaria, las multas y demás obligaciones dinerarias a cargo de ésta y/o del Buquetanque. Las facturas por estos conceptos, deberán ser pagadas dentro de los 30 Días siguientes a la fecha de presentación de la factura a la respectiva Agencia Marítima. En caso de mora en el pago, se causarán intereses de mora a la tasa máxima permitida por la ley colombiana cuando el pago se deba hacer en pesos colombianos y en caso de que el pago se deba hacer en dólares se causarán intereses a una tasa anual de

Libor (tasa expresada en valores nominales) + 4 , sin que en ningún caso pueda exceder la tasa de usura establecida por la ley colombiana, ni ser inferior al índice de precios del consumidor para el año calendario inmediatamente anterior, sobre el valor de la deuda pendiente de pago por el número de Días en que se haya incurrido en mora.

2.2.3.2 Facturación por el retiro de Petróleo para exportación a través de la TLU2

La facturación que deba hacer OCENSA a los Usuarios del Terminal que no cuenten con contrato de transporte suscrito con OCENSA, se regirá por las siguientes disposiciones:

- a. OCENSA le enviará al Usuario no antes del Día 15 del Mes M una factura en la que se establezca el monto pagadero por el Usuario del Terminal luego de aplicar la tarifa que corresponda conforme a la Ley 1 de 1990 y la Resolución 723 de 1993, conforme se modifiquen de tiempo en tiempo, al volumen de Petróleo a ser cargado por la TLU-2 según la nominación presentada.
- b. El Usuario del Terminal le pagará a OCENSA la factura dentro de los treinta (30) días siguientes a la presentación de la factura. Vencido el plazo aquí previsto se entenderá para todos los efectos que el Usuario se encuentra en mora de pago sin que sea necesario requerimiento o reconvención judicial o extrajudicial alguna.
- c. En la factura del segundo mes subsiguiente a la presentación de la factura inicial, OCENSA realizará los ajustes que tengan lugar por mayores o menores volúmenes efectivamente recibidos para cargue y los ajustes que correspondan al Balance para el Usuario, según éste se define en el Manual del Transportador, cuando estos ajustes sean aplicables.
- d. Si el Usuario del Terminal no está de acuerdo con cualquier factura que le presente OCENSA, así se lo comunicará a éste por escrito, sin perjuicio de realizar el pago respectivo dentro del plazo indicado. Las Partes actuarán pronta y conjuntamente para determinar el motivo de la diferencia dentro del plazo de 30 Días siguientes a la comunicación del Usuario del Terminal. Si las Partes establecen que el Usuario del Terminal pagó en exceso, OCENSA devolverá, dentro de los 10 Días siguientes al reconocimiento por parte de OCENSA del pago en exceso, el valor correspondiente junto con los intereses remuneratorios, los cuales se liquidarán a partir de la fecha en que el Usuario haya hecho el pago en exceso, aplicando el interés bancario corriente, certificado por la Superintendencia Financiera, en caso de que el pago se haga en pesos colombianos o a la tasa anual de Libor +2 en caso de que el pago se haga en dólares, sin exceder en ningún caso la tasa de usura establecida por la ley colombiana, ni ser inferior al Índice de Precios del Consumidor para el año calendario inmediatamente anterior.

Parágrafo: La facturación a los Usuarios del Terminal que tengan un contrato de transporte suscrito con OCENSA, se regirá por lo establecido en el contrato de transporte respectivo.

2.2.3.3. *Otros conceptos de Facturación:*

Cualquier suma de dinero a cargo del Operador Portuario o de terceros facturada por OCENSA diferente a la señalada en los numerales anteriores, relacionada con la Terminal Coveñas deberá ser pagada dentro de los 30 Días siguientes a la fecha de presentación de la factura. En caso de mora en el pago se causarán intereses de mora a la tasa máxima permitida por la ley colombiana en caso de que el pago se deba hacer en pesos colombianos y a una tasa anual de Libor +4 en caso de que el pago se deba hacer en dólares, sin que en ningún caso pueda exceder la tasa de usura establecida por la ley colombiana, ni ser inferior al Índice de Precios del Consumidor para el año calendario inmediatamente anterior, sobre el valor de la deuda pendiente de pago por el número de Días en que se haya incurrido en mora.

2.3. Sistema de gestión de calidad.

El Terminal Marítimo de Coveñas cuenta con los siguientes sistemas de gestión.

- Sistema de Gestión de Seguridad acorde NGS
- Sistema de Gestión Ambiental acorde ISO 14.000
- Sistema de Gestión de Protección acorde PBIP
- Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo acorde SGST

2.4. Sistema de comunicación y de información.

Las comunicaciones entre el Buquetanque y el Terminal se efectuarán por conducto del Cargo Loading Master, quien permanecerá a bordo durante toda la Operación de cargue o mientras el Buquetanque permanezca Amarrado a la TLU-2.

A continuación, los canales de radio a utilizar durante las Operaciones marinas:

DESCRIPCION	CANAL UHF (Nota 1)	CANAL VHF
CLM DURANTE EL CARGUE DE TANQUERO	2 / 3/	16/78/08
SALA DE CONTROL EN TIERRA	2 / 3/	16/78/08
REMOLCADORES	NA	16/78/08
OFICINA DEL CAPITAN DE PUERTO	NA	16

Nota 1: Estos canales pueden cambiar de numeración de acuerdo a la programación del área de comunicaciones de OCENSA

3. CAPITULO III. INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS

3.1. Canales de Acceso.

3.1.1. Acceso al Terminal.

Sólo tendrán acceso las personas autorizadas de manera previa por OCENSA de conformidad con sus políticas corporativas, de seguridad industrial y comercial, quienes deberán cumplir todas las instrucciones, procedimientos y reglamentos que expida la compañía para su acceso.

Los vehículos automotores de transporte o cualquier otra clase de vehículos, que ingresen al Terminal deberán estar en óptimas condiciones de seguridad; de igual manera se deberá dar cumplimiento a los requisitos exigidos por las autoridades competentes para el ingreso a dicha instalación.

OCENSA se reserva el derecho de admisión al Terminal.

3.1.2. Acceso al muelle de embarque.

Para el acceso al muelle de embarque es indispensable, tener autorización del Superintendente del Terminal Marítimo de OCENSA o de quien este delegue y del operador del muelle de embarque.

3.1.3. Acceso al Buquetanque: embarque y/o desembarque.

Salvo por autorización de las autoridades competentes o en casos de emergencia, el embarque y/o desembarque de tripulantes y pasajeros no está permitido en el Terminal de OCENSA y cualquier costo que se genere en estos casos serán asumidos por el Armador.

El embarque o desembarque de víveres, provisiones, combustibles y elementos de diversa índole, no está permitido a través de las instalaciones del Terminal. Para el caso en que el Buquetanque requiera de esos servicios, éstos serán suministrados por el Agente Marítimo con sus propios recursos y a través de sus propios medios, con autorización escrita de las autoridades competentes, operación que deberá adelantarse en el Área de Fondeo descrita en el presente Reglamento.

3.2. Área de maniobra.

El área de maniobra tiene un diámetro de una milla alrededor de la TLU-2 y una profundidad natural promedio de 29 metros y una mínima de 28.5 metros. En razón a la profundidad la zona no requiere dragado tal como se refleja en la carta Náutica COL 618.

3.3. Muelle.

Facilidad	Latitud	Longitud
TLU-2	09° 29' 36" N	075° 46' 36" W

3.4. Ayudas a la navegación.

El servicio de faros y boyas 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 DIMAR, representada en Coveñas por la Capitanía de Puerto de Coveñas o la persona que la DIMAR designe.

El Artefacto Naval TLU-2 cuenta con una luz de posición con flash intermitente de color Blanco letra U Código Morse (. . _) con un máximo período de 15 segundos, con un alcance de 5 millas. Adicionalmente en las tres líneas de mangueras flotantes, se encuentran ubicados cada 50 metros mástiles de 60 centímetros de alto con una luz roja de un alcance de profundidad de 2 millas. Adicional cuenta con un Sistema Automático de Identificación (AIS) identificado con número MMSI 987300006. El mantenimiento de los mástiles está a cargo de OCENSA.

3.5. Peligros a la Navegación.

El Terminal no ofrece obstáculos ni peligros a los Buquetanques que utilizan sus servicios.

Sin embargo, en caso de presentarse algún tipo de siniestro se procederá de la siguiente forma:

OCENSA informará a la Superintendencia de Puertos y Transporte y a la DIMAR la ocurrencia de cualquier siniestro que se presente en sus instalaciones, en el canal de acceso o en las áreas de maniobras y que puedan constituir peligro para la navegación. Conjuntamente se coordinarán los correctivos del caso.

El Armador, su Agente Marítimo o el Capitán del Buquetanque, 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 Transporte y a la DIMAR, a través de la Capitanía de Puerto de Coveñas, indicando la posición geográfica exacta donde ocurrió el siniestro.
- b. Si el Armador, su Agente Marítimo, o el Capitán del Buquetanque o de cualquier Buquetanque al servicio del Terminal, no toma las medidas necesarias para señalar el peligro y retira el naufragio, las autoridades portuarias señaladas en el artículo 23 de la Ley 1 de 1991 (Ministerio de Transporte y Superintendencia de Puertos y Transporte), pueden 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 Marítimo, Capitán o propietario del Buquetanque, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.

c. El Armador, su Agente Marítimo o el Capitán del Buquetanque o de cualquier Buquetanque al servicio del Terminal y el Operador Portuario, tiene la obligación de retirar los obstáculos que se originen por la caída accidental al agua de carga, equipos o materiales. El Retiro estará a cargo de quien tenga bajo su responsabilidad el objeto en el momento del accidente.

d. Si el responsable por la remoción del obstáculo, no toma las medidas pertinentes, la Superintendencia de Puertos y Transporte en coordinación con DIMAR, deberá efectuar el Retiro a costa de aquél sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.

3.6. Áreas de fondeo.

El Área de Fondeo de los Buquetanques petroleros asignada por las autoridades marítimas colombianas que estén a la espera de recibir Libre Plástica, autorización para amarrarse a la TLU-2, recibir provisiones, combustibles y/o agua, o someterse a reparaciones y para la inspección subacuática de buzos, está ubicada aproximadamente a 4,0 millas náuticas al Noroeste de la TLU-2 y su dimensión es de doce kilómetros cuadrados (12km²).

La ubicación del Área de Fondeo está demarcada por un paralelepípedo delimitado por las siguientes coordenadas geográficas, como se puede apreciar en la siguiente tabla:

3.6.1. Coordenadas Área de Fondeo

Punto	Coordenadas Geográficas	
	Latitud	Longitud
A	09° 31' 42"N	075° 48' 48"W
B	09° 33' 18"N	075° 48' 48"W
C	09° 33' 18"N	075° 50' 30"W
D	09° 31' 42"N	075° 50' 30"W

3.7. Calado operacional.

El calado máximo aceptable para las maniobras de aproximación, Amarre, desamarre y zarpe de Buquetanques en las instalaciones es de 22.1 metros.

3.8. Programa de mantenimiento e información batimétrica según el contrato de concesión portuaria.

Las batimetrías se efectuarán en forma periódica, cada 5 años, en las áreas colindantes a lo largo del Oleoducto Submarino y área interna del perímetro de la TLU2 con el fin de verificar la profundidad de las áreas de maniobra y determinar posible sedimentación y socavación de las áreas concesionadas.

3.9. Área de Cuarentena.

A 5 millas náuticas de la roca de Morrosquillo hacia el Sureste, está ubicada el Área de Cuarentena, delimitada por las coordenadas presentadas en la siguiente tabla:

3.9.1. Coordenadas Área de Cuarentena

Punto	Coordenadas Geográficas	
	Latitud	Longitud
A	9° 33' 00" N	75° 54' 00" W
B	9° 33' 00" N	75° 56' 00" W

Punto	Coordenadas Geográficas	
	Latitud	Longitud
C	9° 34' 00" N	75° 56' 00" W
D	9° 34' 00" N	75° 54' 00" W

3.9.2. Área Restringida.

Para proteger la infraestructura Costa Afuera del Terminal, se le ha asignado el Área Restringida, dentro de la cual están prohibidas las actividades como son el fondeo de Buquetanques, dragado, pesca industrial, etc., pues pueden representar un peligro para las instalaciones submarinas.

El Área Restringida se encuentra limitada por líneas que unen los puntos, presentados en la siguiente tabla:

3.9.3. Coordenadas Área de Restringida

Punto	Coordenadas Geográficas	
	Latitud	Longitud
1	9° 24' 57" N	75° 42' 25" W
2	9° 27' 25" N	75° 44' 36" W
3	9° 29' 00" N	75° 47' 16" W
4	9° 31' 48" N	75° 48' 35" W
5	9° 33' 03" N	75° 47' 12" W
6	9° 30' 23" N	75° 43' 30" W
7	9° 25' 09" N	75° 41' 06" W
8	9° 24' 45" N	75° 41' 21" W

Todas estas posiciones están impresas en las cartas náuticas COL 410 y COL 618, publicadas por la DIMAR.

3.9.3.1. *Movimientos de remolcadores y de otros Buquetanques dentro del Área Restringida.*

Durante las Operaciones, no se admitirá al costado del Buquetanque que está Amarrado a la TLU-2 ninguna embarcación menor o bote, a menos que el Cargo Loading Master de turno lo apruebe y el Capitán del Buquetanque esté de acuerdo.

Para cuando el Buquetanque está en el Área de Fondeo, en el Área de Cuarentena o navegando en aguas del Golfo de Morrosquillo, es responsabilidad del Capitán del Buquetanque permitir o no permitir que se acerquen al costado embarcaciones menores o botes ajenos a la Operación normal del Terminal.

3.10. Instalaciones para el recibo de la carga y Equipos para operación portuaria

3.10.1. *Infraestructura.*

El Terminal cuenta con la siguiente infraestructura:

3.10.1.1. En Tierra

La infraestructura en tierra del Terminal se encuentra ubicada en un terreno de aproximadamente ochenta y cuatro (84) hectáreas de extensión ubicado en jurisdicción de

los municipios de San Antero y Coveñas, en proximidades de la cabecera del Corregimiento de El Porvenir, cuyo acceso se realiza por vía terrestre a través de la carretera San Antero – Tolú.

El Petróleo proveniente del oleoducto es filtrado, desaireado y medido antes de llegar a los tanques de almacenamiento del Terminal Coveñas. Para cada operación de cargue de los Buquetanques que arriban a la instalación costa afuera, las bombas de carga envían el Petróleo de los tanques de almacenamiento, a intervalos regulares, a la TLU-2, a través del oleoducto submarino, previo cumplimiento de los procedimientos para la fiscalización de la Calidad y Cantidad.

El Terminal en Tierra inicia en la brida de entrada de dicho Terminal donde adicionalmente se encuentra la trampa de recibo de raspadores.

Como parte de la infraestructura en tierra del Terminal se tiene la siguiente:

- a. Un (1) sistema principal de cargue de Buquetanques compuesto por: cinco (5) bombas y un (1) tanque de relevo de 35.000 Barriles.
- b. Siete (7) tanques para recibo y despacho de Petróleo, con una capacidad hasta de 2.845.000 Barriles en total, discriminados de la siguiente manera según Contrato de Concesión Portuaria No. 016 del 06 de diciembre de 1996:
 - i. Tres (3) tanques con capacidad de 420.000 barriles nominales cada uno, instalados por OCENSA
 - ii. Cuatro (4) tanques que OCENSA adquirió de ECOPETROL, tres (3) de ellos de 350.000 barriles nominales y uno de 535.000 barriles nominales.
- c. Una (1) trampa de recibo y despacho, filtros, desaireadores y medidores, tanto al recibo como al despacho del Terminal.

Las siguientes son algunas características de la infraestructura mencionada anteriormente:

- (i) **Sistema de Almacenamiento:** El envío del Petróleo recibido desde el oleoducto de OCENSA hacia los tanques de almacenamiento, se realiza por medio de un alineamiento remoto a través de válvulas hacia los múltiples de válvulas y posteriormente a cada tanque.
- (ii) **Sistema de Recibo:** el Terminal Coveñas dispone de un sistema de recibo para el Petróleo proveniente del Oleoducto. Este sistema incluye una trampa para recibo de raspadores, válvulas de bloqueo motorizadas y/o manuales, válvulas de alivio, drenaje, venteo, medición, instrumentación, muestreo de control y protección de la línea.
- (iii) **Sistema de Despacho:** El Petróleo se bombea desde los tanques de almacenamiento de OCENSA usando las bombas principales de carga a la línea submarina y a la TLU2 de OCENSA para cargar Buquetanques de hasta 320.000 DWT (2 millones de barriles)

La operación de las bombas principales de despacho a los sistemas de TLU2 para el llenado de Buquetanques es la operación principal y más importante que se realiza en el Terminal Coveñas.

Para las funciones de despacho, el Terminal cuenta con cinco (5) bombas principales con una capacidad de entre 14000GPM y 265.5 PSI cada una.

- (iv) **Sistema de Pre-filtrado:** El sistema de pre-filtración tiene como función básica la limpieza del Petróleo de los sólidos de tamaño mayor, para protección de

las válvulas de control y los sistemas de medición del recibo. El sistema de pre-filtrado cuenta con cinco brazos de limpieza con capacidad de 9.170 BPH nominal cada uno.

(v) Sistema de Control de Presión: El control de presión permite mantener el empaquetamiento de la línea, de esta forma, se busca proteger los sistemas de recibo, medición, calibración y almacenamiento, sosteniendo la presión dentro de los rangos requeridos para el funcionamiento del sistema.

(vi) Sistema de Alivio: El oleoducto posee a la entrada del Terminal una línea de alivio que está conformada por seis válvulas de seguridad y tiene la función de proteger todos los sistemas del Terminal en caso de que se presenten fallas del sistema de control de presión.

(vii) Sistema de Desaireación: Este sistema tiene la función de remover el aire que venga disuelto en el Petróleo y que pueda causar daño o mal funcionamiento en los medidores.

(viii) Sistema de Medición de Recibo: Consiste en un patín de medición MS-36000, el cual es utilizado para medir el flujo del Petróleo recibido.

(ix) Monitoreo de Calidad de Crudo (AT-360115): Este equipo toma automáticamente una muestra de Petróleo recibido para determinar su calidad.

(x) Sistema de medición de Despacho: Consistente en el sistema MS 38000 y su sistema de toma de muestras automático asociado.

3.10.1.2. Costa afuera.

- a. Una (1) línea submarina de 42" de diámetro
- b. Distancia desde la Trampa de Despacho hasta el PLEM: 12.0km
- c. Una (1) PLEM (Pipe Line End Manifold) submarino.
- d. Dos (2) líneas de mangueras submarinas de 24" en una dimensión estimada de 30mts para cada línea y tres (3) líneas de mangueras flotantes de 330 metros de longitud promedio.
- e. Una (1) monoboya denominada TLU-2 (Tanker Loading Unit) con una capacidad de diseño de cargue de hasta 60.000 Barriles/hora. La TLU-2 tiene un peso de 350 MT instalada y está diseñada para Buquetanques entre 50.000 DWT y 320.000 SDWT. El calado máximo de la TLU-2 es de 28.0 metros y el calado máximo de Buquetanques en la TLU-2 es de 22 metros.

La siguiente es la posición geográfica de la monoboya:

Facilidad	Latitud	Longitud
TLU-2	09° 29' 36" N	75° 46' 36" W

- f. Dos (2) tanques de alivio de diez (10) metros cúbicos en cada tanque
- g. Diez (10) alarmas principales, presión, apertura, ESD
- h. Sistema de telemetría (presiones y status de válvulas submarinas)

3.11. Instalaciones de Recepción (basuras, residuos y demás productos contaminantes).

El Terminal Ocesa no cuenta con Instalaciones de Recepción para Basuras, residuos y demás productos contaminantes teniendo en cuenta su diseño y su tipo de actividad. La disposición de residuos contaminantes se realiza de acuerdo con lo señalado en el numeral 7.4.

4. CAPITULO IV. SERVICIOS GENERALES A LA NAVE Y A LA CARGA

4.1. Horarios.

4.1.1. Horarios de atención a sus Usuarios.

El Terminal Marítimo OCENSA en Coveñas presta atención 24 horas los 7 días de la semana, a todos los actores que intervienen en la operación de exportación de hidrocarburos, los cuales deberán cumplir con todos los deberes, requisitos y obligaciones contenidos en el presente documento.

4.1.2. Horarios de trabajo.

El Terminal Marítimo OCENSA en Coveñas tiene un horario de trabajo 24/7 para todos los trabajadores que intervienen en la operación de exportación de hidrocarburos, los cuales deberán cumplir con todos los deberes, requisitos y obligaciones contenidos en el presente documento.

4.2. Condiciones Oceanográficas.

La siguiente descripción de las condiciones oceanográficas y climáticas se hace de manera ilustrativa. No obstante, para realizar las Operaciones en el Terminal de OCENSA, el Capitán del Buquetanque deberá consultar las condiciones oceanográficas y climatológicas estimadas durante el Día en que se realizarán las Operaciones. Las decisiones respecto a las Operaciones se tomarán con la información suministrada por las estaciones climatológicas y oceanográficas disponibles.

4.2.1. Generalidades sobre vientos, corrientes y temporales.

Las aguas fuera del Golfo de Morrosquillo circulan en una dirección Este-Noreste, haciendo parte de lo que se conoce como la Contracorriente del Caribe o Corriente de Panamá, con una velocidad que oscila entre 0.5 y 1.5 nudos. Esta corriente entra al golfo con una velocidad promedio de 0.75 nudos. En ocasiones la marea produce variaciones locales en su flujo, generándose un contra flujo completo con velocidades menores a 0.25 nudos. Dentro del golfo las aguas son influenciadas por otros factores como el viento y su efecto de apilamiento, pero estas no alcanzan velocidades superiores a 0.5 nudos.

En el mar Caribe los vientos predominantes son los alisios, con una dirección Norte-Noreste. Durante los meses de diciembre a abril (época seca), soplan con mayor intensidad, especialmente al atardecer y primeras horas de la noche, alcanzando velocidades superiores a 20 nudos. Durante el resto del año (época húmeda) los vientos son de menor intensidad y variables, tanto en dirección como en fuerza, presentándose tormentas locales, fuertes con vientos predominantes del sur, de poca duración.

La localidad está lo suficientemente cerca de la línea del Ecuador para estar fuera del cinturón de huracanes, aunque pueden presentarse tormentas cortas y disturbios menores como resultado de huracanes muy ocasionales cerca de las costas de Venezuela.

La temperatura ambiente media durante el año es de 33 °C y la temperatura superficial del agua es de 28°C y su salinidad media de 30‰.

4.3. Obstáculos y aguas poco profundas.

A fin de evitar los obstáculos y aguas poco profundas los Buquetanques que recalén en el Terminal deberán darle cumplimiento a las Regulaciones marítimas colombianas y por tanto deben hacer sus maniobras contando con la presencia de un Piloto Práctico autorizado por la DIMAR. (Ley 658 de 2001., Decreto 1466 de 2004, Decreto 3703 de 2007). Será el Agente Marítimo quien coordine y contrate el servicio del Piloto Práctico, OCENSA no será responsable de las decisiones de dicho Piloto Práctico en el cumplimiento de su trabajo.

4.4. Zona de Operación Marítima

4.4.1. Ayudas a la navegación.

El servicio de faros y boyas 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 DIMAR, representada en Coveñas por la Capitanía de Puerto de Coveñas o la persona que DIMAR designe.

4.4.2. Señalización TLU-2.

El Artefacto Naval TLU-2 cuenta con una luz de posición con flash intermitente de color blanco de 15 segundos, con un alcance de 5 millas. Adicionalmente en las tres líneas de mangueras flotantes, se encuentran ubicados cada 50 metros mástiles de 60 centímetros de alto con una luz roja de un alcance de profundidad de 2 millas. Adicional cuenta con un Sistema Automático de Identificación (AIS) identificado con número MMSI 987300006. El mantenimiento de los mástiles está a cargo de OCENSA.

4.4.3. Área de aproximación TLU-2:

Dada las características de las aguas profundas de la zona donde se encuentra ubicada la TLU-2, no es necesario tener canal de acceso.

4.4.4. Zonas de Fondeo

Zonas autorizadas por la DIMAR; según la Resolución 372 de septiembre del 2001, por medio de la cual se establecen las Áreas de Fondeo, Áreas de Cuarentena y Áreas Restringidas en Aguas Marítimas Jurisdiccionales Colombianas del Mar Caribe, Archipiélago de San Andrés y Providencia y Océano Pacífico. En el Departamento de Sucre. COVEÑAS: Establece tres zonas (Alfa "A". Bravo "B" (área de Fondeo de Petroleros) y Charlie "C".)

4.4.5. Tráfico Marítimo

OCENSA, deberá informar a la Capitanía de Puerto de Coveñas el planeamiento de las operaciones marítimas. A través de la Estación de Control de Tráfico Marítimo de Coveñas se realizará seguimiento, monitoreo y control del tráfico.

4.5. Documentación necesaria para la prestación del servicio.

4.5.1. Documentación e información que debe presentar el Buquetanque o Usuario antes de la llegada del Buquetanque

El Buquetanque y/o el Usuario deberán presentar a OCENSA con 3 Días de anticipación de la fecha estimada de arribo del Buquetanque o del inicio del Periodo de Estadía (lo primero que ocurra), instrucciones de carga debidamente documentadas, indicando que todas las certificaciones de navegación necesarias para efectuar cargues/retiros en el Terminal. También deberán proporcionar, en la misma fecha, a OCENSA la siguiente información:

- a. Nombre del Buquetanque
- b. Bandera
- c. Año de construcción
- d. Tonelaje de Peso Muerto de Verano (SDWT)
- e. Tiempo Estimado de Llegada (ETA)
- f. Certificado de Casa Clasificadora
- g. Descripción del equipo a bordo para el control de la contaminación
- h. Volumen de Petróleo a ser cargado en el Buquetanque
- i. Máxima rata de cargue
- j. Término de la venta del Petróleo (FOB o CIF).
En aquel caso en el que el Usuario no cuente con un contrato de transporte o no se informe el Término de la venta del Petróleo se entenderá que esta será FOB.
- k. Seguro de responsabilidad por contaminación – CLC
- l. Certificado IOPP
- m. País de destino
- n. Club P&I
- o. Certificado del código ISM
- p. Número de la carga
- q. Agente Marítimo
- r. Inspector Independiente
- s. Consignatario de la carga
- t. Consignante de la carga
- u. Denominación del flete
- v. Instrucciones especiales del transportador
- w. Autorización de DIMAR
- x. Condición de Nivel de Protección Marítima del Buquetanque
- y. Certificados de calibración de los sistemas de medición del Buquetanque a solicitud del Terminal.
- z. Cualquier otra información requerida por OCENSA

Parágrafo Primero: OCENSA no aceptará reclamos ni del Buquetanque, ni del Usuario del puerto, ni de los consignatarios o consignantes relacionados con errores en la documentación de la carga suministrada a OCENSA o errores en las operaciones de cargue, cuando éstas se han adelantado de acuerdo con las instrucciones dadas por el Buquetanque o Usuario.

Parágrafo Segundo: Si el Buquetanque no tiene a tiempo la autorización de Amarre a la TLU-2 por parte de DIMAR a causa del suministro incompleto de información o por fuera de los términos de la información necesaria, OCENSA podrá autorizar el cargue de otro Buquetanque o cobrar las Demoras de conformidad con el presente Reglamento.

Parágrafo Tercero: OCENSA no es responsable, en ningún caso, de la obtención de documentación aduanera necesaria para el cargue de Petróleo, ni de presentar ante la DIAN las autorizaciones necesarias para arribo y zarpe del Buquetanque, las cuales deben ser tramitadas ante la Capitanía de Puerto de Coveñas teniendo en cuenta el término de venta de Petróleo, que en caso de que el Usuario no tenga un contrato de transporte se entenderá es FOB y para los Usuarios con contrato de transporte el que allí se señale (FOB o CIF). En consecuencia, tanto el Usuario del puerto como el Buquetanque, están obligados a obtener todas las autorizaciones necesarias para la llegada y Amarre del Buquetanque, las Operaciones de cargue y el zarpe del Buquetanque. Cualquier Demora en las anteriores Operaciones generará el pago de Demoras por parte del responsable.

Los Agentes Marítimos, los Capitanes y los Armadores son responsables por la presentación de la documentación a las autoridades nacionales.

Información a enviar y verificar con el Buquetanques por OCENSA:

- Lista de chequeo prearribo
- Yellow Book
- Protocolo de verificación de información y documentos.

Parágrafo Cuarto: Cada Exportador será responsable de obtener las autorizaciones de la aduana y de las autoridades portuarias de cada buque nominado para Retiros en la Terminal. El Exportador nominador debe asegurarse de obtener todas las autorizaciones necesarias antes de iniciar las operaciones de amarre y carga. Cualquier demora en la obtención de dichas autorizaciones no se considerará como Tiempo de Amarre, según lo previsto en las disposiciones de la Cláusula 7 de este documento.

4.5.2. Medio del acceso al Buquetanque.

Será responsabilidad del Buquetanque, el suministro de:

- a. Una escalera real combinada en buen estado. Durante las horas nocturnas, esa escalera debe estar bien iluminada. Sobre cubierta debe permanecer disponible un salvavidas de anillo con boya lumínica y su cabo de retenida y al momento de abordar personas, el Capitán del Buquetanque debe disponer de un oficial con radio, en el área de la escala de acceso, para que supervise el abordaje al Buquetanque.
- b. Un medio eficiente de evacuación o una ruta alterna en caso de emergencia.

4.6. Servicios a la Nave.

4.6.1. Características del buque tipo o de diseño.

Los tipos de buques que por su diseño estructural pueden ser atendidos en las Instalaciones Off shore Ocesa son los siguientes:

Categoría de Tanquero	Tonelaje de Peso Muerto	Eslora del Tanquero (metros)	Manga del Tanquero (metros)	Capacidad de carga de crudo (barriles)
PANAMAX	50,000 – 79,999	220	32	0.5 millones
AFRAMAX	80,000 – 119,000	240	42	0.8 millones
SUEZMAX	120,000 – 199,000	285	45	1.0 millones
Very Large Crude Carrier (VLCC)	200,000 – 320,000	333	60	2.0 millones

4.6.2. Servicio de practicaaje.

La DIMAR exige la utilización de Piloto Práctico y de remolcadores para efectuar las maniobras de Amarre a la TLU-2 o cualquier otra maniobra que implique su desplazamiento dentro del Terminal. El número de remolcadores dependerá de la Operación que se vaya a realizar. Por tal motivo la agencia marítima, designará y coordinará un Piloto Práctico para estas maniobras, quien abordará el Buquetanque en el Área de Fondeo o en el área de aproximación a la TLU-2, siendo responsabilidad del Capitán del Buquetanque proporcionar las facilidades para abordar, acordes con las normas internacionales.

El Piloto Práctico asignado permanecerá a bordo del Buquetanque desde el momento de subir a este para coordinar la Operación de Amarre, hasta que el Buquetanque zarpe de la TLU-2.

En caso que un Buquetanque cargado regrese al Área de Fondeo por cualquier eventualidad, el Piloto Práctico tendrá necesariamente que hacer el fondeo y podrá desembarcar hasta que se defina la siguiente maniobra.

El Piloto Práctico designado debe pertenecer a una compañía de practicaje debidamente autorizada por DIMAR y registrada como Operador Portuario ante la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Los Capitanes de los Buquetanques por intermedio de la Agencia Marítima deberán solicitar a la Capitanía de Puerto de Coveñas, la asignación de un Piloto Práctico, quien prestará los servicios de asesoría al Capitán del Buquetanque, para poder realizar el Amarre a la TLU-2. Como requisito para la ejecución de labores de pilotaje; las compañías de pilotos que presten el servicio al Terminal, deberán presentar a OCENSA, cuando ésta lo requiera, la póliza de responsabilidad civil extracontractual que ampare a terceros y al Terminal, de acuerdo con la normatividad general para la actividad expedida por el Gobierno Nacional y las directrices de la DIMAR (Ley 658 de 2001 y normas reglamentarias, Decreto 1466 de 2006, Decreto 3703 de 2007).

4.6.3. Servicio de remolcador.

En la operación en TLU2 participa un remolcador con un BP (Bollard Pull) para la atención de buquetaques hasta VLCC acorde con la Resolución 138 de 2005 de DIMAR y aquellas que la modifiquen, complementen, adicionen o reemplacen.

Para las Operaciones de recalada y Amarre del Buquetanque en la TLU-2 se deberán emplear los remolcadores de asistencia que exija OCENSA.

Sin perjuicio de lo anterior, de conformidad con la Ley 658 de 2001, artículo 56 o la que la modifique o complemente, el número de remolcadores de asistencia podrá ser aumentada a criterio del Capitán del Buquetanque, con la asesoría y asistencia del Piloto Práctico, con base en las características del Buquetanque, condiciones meteorológicas y oceanográficas, así como en el área y puerto de maniobra. Los costos de la decisión de aumentar el número de remolcadores serán asumidos por el Armador de conformidad con las resoluciones 0138 del 28 abril 2005 y 0417 del 16 diciembre 2004 de DIMAR y aquellas que la modifiquen, complementen, adicionen o reemplacen.

Para las Operaciones de cargue se requerirá de la asistencia de un remolcador en forma permanente el cual será suministrado y coordinado por OCENSA. Las Operaciones de dicho remolcador serán coordinadas entre el Capitán del Buquetanque, el Capitán del Remolcador, el Piloto Práctico y el Cargo Loading Master.

De manera general para las operaciones se utilizará por lo menos un (1) remolcador de Maniobra y un (1) remolcador de apoyo.

4.6.3.1. Uso del remolcador en emergencia:

Cuando haya inminencia de emergencia que ponga en peligro el Terminal, la Capitanía de Puerto de Coveñas podrá solicitar por escrito (medio físico o electrónico) el uso de los remolcadores a OCENSA, para la seguridad de la navegación o la prevención de daños ambientales del Golfo de Morrosquillo.

4.6.3.2. Uso de remolcador por requerimiento de autoridad.

La Capitanía de Puerto de Coveñas, podrá solicitar la utilización de remolcadores adicionales a los exigidos en la reglamentación vigente aplicable para el Terminal para el ingreso y zarpe de un Buquetanque en casos concretos y debidamente justificados, solicitud que deberá hacerse a más tardar en el momento en que se dé la Libre Práctica para el arribo del Buquetanque al Terminal.

4.7. Entrada y permanencia de los Buquetanques en los puertos.

4.7.1. La velocidad de los Buquetanques en puerto.

Cuando los Buquetanques estén navegando en los puertos, sus responsables deberán proceder con la debida diligencia, manteniendo baja velocidad de manera que pueda ser desacelerada y parada en el menor tiempo posible. Las condiciones predominantes y la seguridad del buque son determinantes en la velocidad que se debe usar.

4.7.2. Reglas de camino.

Los capitanes de los Buquetanques tienen la responsabilidad por la aplicación de las reglas de camino cuando navegan dentro del puerto o en sus inmediaciones.

4.7.3. Amarre y desamarre de Buquetanques.

Los Servicios Portuarios que OCENSA presta, están condicionados a que el Buquetanque y/o sus tripulaciones cumplan todas las condiciones establecidas en este Reglamento. El equipo suministrado por OCENSA para facilitar la conexión de mangueras, se recibirá a bordo del Buquetanque desde la embarcación de servicio de OCENSA mediante aparejos de izaje del Buquetanque. El personal del Buquetanque deberá estar disponible para recibir a bordo dicho equipo y para facilitar la Operación de Amarre/desamarre del Buquetanque a la TLU-2 y para la conexión o desconexión de mangueras, conforme a las instrucciones del Piloto Práctico para el Amarre/desamarre y del Cargo Loading Master para la conexión/desconexión de mangueras.

En la maniobra intervienen tres embarcaciones offshore dirigidas por un piloto práctico autorizado por DIMAR, en TLU2 solo se utiliza para la maniobra de amarre un cabo HAWSER tipo grommet Doble de 21" de circunferencia conectado a una cadena de 76" la cual finalmente es la que se asegura al bow stopper instalado en la proa-babor del buquetanque.

4.7.4. Muelle

OCENSA posee un Terminal offshore tipo TLU (Tanker Loading Unit) para la atención de Buquetanques.

4.8. Servicios a la carga.

4.8.1. Manipulación y transporte de mercancías.

Estas actividades se desarrollan acorde al estándar internacional ISGOTT.

El Terminal no cuenta con línea de recuperación vapor, por lo que el crudo y el Buquetanque deberán tener bajos niveles de componentes tóxicos (H₂S, CO, CO₂) para ser liberados por la presión positiva a través del Mast Riser del Buquetanque.

Los crudos a exportar o importar deberán tener una viscosidad máxima de hasta 600 cSt y/o la establecida en el Manual del Transportador.

4.8.2. Cargue / descargue / trasbordo.

La Terminal de OCENSA está habilitada para exportación e importación manejando flujos hasta de 60KBPH dependiendo de la viscosidad del crudo a cargar.

4.8.3. Estiba / desestiba.

La estiba de la carga es suministrada por el Buquetanque

4.8.4. Clasificación y toma de muestras.

Las muestras a bordo del Buquetanque serán tomadas con la custodia de inspectores de carga al servicio del Terminal.

Las muestras de tierra se podrán hacer utilizando el autosampler y/o tomando muestras representativas a nivel de los tanques a despachar.

La compañía de inspección del terminal deberá mantener por un periodo de noventa (90) días calendario cada una de las muestras correspondientes a las exportaciones a Buques, en un volumen que garantice la repetición de las pruebas (reproducibilidad).

Las muestras se deberán tomar por duplicado, y ser destinadas una para los análisis en la fecha de cargue y otra para su retención en el tiempo antes señalado.

4.9. Mantenimiento e inspección del equipo portuario.

OCENSA para su operación de cargue de Buquetanques, cuenta con un Artefacto Naval denominado TLU- 2, el cual se encuentra clasificado por la American Bureau Shipping y certificado por la Capitanía de Puerto de Coveñas. De igual forma posee un programa de gestión de integridad, basado en estándares y regulaciones para el transporte de hidrocarburos en oleoductos costa afuera.

Los planes de mantenimiento tienen rutinas administradas y programadas desde SAP por el Terminal. Cada activo (tanto en Tierra como ubicado Costa Afuera) tiene su plan, hoja de ruta y frecuencia definida para ser intervenido.

Así mismo, en lo que resulte aplicable, se dará cumplimiento al Plan de Manejo Ambiental en el desarrollo de los planes de mantenimiento.

4.10. Procedimiento para Inspección de Operaciones Portuarias.

Inspección a plumas y aparejos. A solicitud de la Sociedad Portuaria, beneficiarios de autorizaciones, y de los operadores portuarios, cuando haya dudas respecto de las plumas y aparejos o ante la carencia o vencimiento de los certificados de seguridad de material de armamento para buques de carga (SOLAS 74/78 Reglas 1 a 12) la Autoridad Portuaria dispondrá inspecciones a las plumas y aparejos de los Buquetanques y artefactos navales para establecer si reúnen las condiciones para ser utilizados de manera eficiente y segura en las operaciones de cargue.

4.10.1. Condiciones para el cargue

Cada Usuario del Terminal deberá, directa o indirectamente, instruir al Capitán del Buquetanque para que coopere con OCENSA, según la necesidad, para llevar a cabo las Operaciones de Amarre y cargue. El Capitán será el único responsable por el desempeño de su tripulación durante las Operaciones de Amarre del Buquetanque.

Los Armadores serán responsables de asegurar que el Capitán de su respectivo Buquetanque firme y cumpla las instrucciones de cargue implementadas por OCENSA.

La Operación, incluyendo el Amarre, cargue, zarpe y contingencias se deberán realizar cumpliendo con lo siguiente y con lo establecido en los Anexos de este Reglamento:

- a. Lista de las características requeridas para todos los Buquetanques que llegan al Terminal (Pre arrival).
- b. OCIMF/OCS. Guía de Seguridad Internacional para Tanqueros de Petróleo y Terminales (ISGOTT) – Quinta Edición, 2006 o las posteriores actualizaciones de la misma.

c. El presente Reglamento.

Los anteriores documentos y actualizaciones hacen parte del presente Reglamento.

Cada Armador será responsable de la partida de su Buquetanque tan pronto esté cargado, sin excepción, excepto por aquellas que resulten de un Evento Justificado, en los términos del numeral 12 del Anexo 2 del presente Reglamento. Si un Buquetanque no zarpa dentro de un tiempo razonable, OCENSA puede dar instrucciones para una partida inmediata de las facilidades del Terminal. Si después de dichas instrucciones el Buquetanque aún no zarpa, OCENSA puede, sin perjuicio de cualquier otra opción a que tenga derecho, tomar las acciones que considere de conformidad con este Reglamento y las demás normas que apliquen a determinada situación.

Los Armadores serán responsables de todos los gastos pagaderos a las respectivas autoridades por concepto de todos los costos portuarios y/o del Terminal y los gastos por concepto de cualquier derecho, gravamen o impuesto adicional a que hubiera lugar, relacionado con la llegada, permanencia o partida de sus Buquetanques desde el Terminal tras una solicitud o instrucción de OCENSA. Igualmente, el propietario del Buquetanque será responsable de todos los gastos generados por maniobras adicionales ocasionadas por fallas del Buquetanque.

Parágrafo 1: Para el cargue de Petróleo almacenado por fuera del Terminal en Tierra, previo al cargue, el Usuario del Terminal, deberá enviar a OCENSA una certificación expedida por un laboratorio independiente en la que se certifique la calidad del Petróleo a ser cargado. OCENSA se abstendrá de cargar Petróleo que no cumpla con las condiciones de calidad indicadas por OCENSA al momento de la solicitud del Turno de Amarre y de acuerdo con lo establecido en este Reglamento y sus Anexos.

Parágrafo 2: Dentro de los Servicios Portuarios que OCENSA presta, no están permitidas las reparaciones menores, el recibo y/o suministro de lastre, ni el suministro de combustible.

Parágrafo 3: OCENSA cuenta con un Plan de Contingencia (PDC) y un Plan de Gestión de Riesgo de Desastre vigente, que hace parte integral de la licencia ambiental aprobada por la Autoridad Ambiental, el cual es de obligatorio cumplimiento en las actividades de operación y mantenimiento.

En caso de presentarse eventos que representen un potencial riesgo o afectación al ambiente, durante el desarrollo de las operaciones de OCENSA costa afuera o dentro del terminal, se activará inmediatamente el Plan de Contingencia (PDC) del Terminal Marítimo de OCENSA y el Plan de Gestión de Riesgo de Desastre, en estos planes se consideran las actividades de control y atención del incidente, involucrando recursos internos o externos de ser necesarios; y así mismo se establece el flujo de notificaciones internas y externas de conformidad con la ley colombiana incluyendo, entre otros, la notificación a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA.

Los Usuarios del Terminal deberán ajustar sus actividades e instruir a sus funcionarios para colaborar y garantizar la efectividad de las Acciones que OCENSA considere pertinentes y necesarias con el fin de atender cualquier contingencia, de cualquier naturaleza, incluso operativa, y mantener la operación del Terminal y afectar en la menor medida posible a los otros Usuarios.

5. CAPITULO V. PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD.

Los protocolos y procedimientos que a continuación se enuncian y se encuentran anexos a este Reglamento, contienen las normas y procedimientos bajo los cuales se realizan las operaciones del Terminal. Estos documentos y las actualizaciones que se realicen de manera periódica, de acuerdo (i) con las normas que expiden las autoridades competentes y (ii) con las situaciones operacionales que se van presentando en el Terminal, forman parte integral del presente Reglamento.

5.1. Manual de Procedimientos On – Off Shore

- 5.1.1. Aproximación e ingreso al canal del Terminal portuario.
- 5.1.2. Maniobra de atraque.
- 5.1.3. Maniobra de amarre.
- 5.1.4. Maniobra de zarpe.
- 5.1.5. Maniobra de fondeo.

5.2. Protocolo Amarre, Instructivo Amarre Y Zarpe De Buquetanques

5.3. Instructivo Respuesta Eventos Meteorológicos

5.4. Protocolos para el manejo de carga – Petróleo

- 5.4.1. Instructivo despacho a Buquetanque
- 5.4.2. Instructivo recibo y cálculo de volúmenes de crudo
- 5.4.3. Transferencia ODC ECO VIT

5.5. Protocolos para el manejo de mercancías peligrosas - código IMDG.

5.5.1. Normas sobre carga peligrosa.

5.5.1.1.1. Declaración de mercancías peligrosas.

El Terminal está habilitado para el manejo de mercancías peligrosas, por tanto, se les da cumplimiento a las normas de la OMI contenidas en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).

Además dentro del Plan de Manejo Ambiental de OCENSA está incluido un subprograma de manejo de residuos sólidos especiales y/o peligrosos.

5.5.1.1.2. Obligaciones del Capitán.

El Capitán de todo Buquetanque por tener a bordo carga peligrosa debe verificar que todas las precauciones, incluyendo la de servicio contra incendio, sean tomadas a bordo del Buquetanque mientras permanezca en el puerto y durante la operación de cargue del crudo (granel líquido).

Será deber del Capitán de todo Buquetanque mientras tenga carga peligrosa a bordo o cuando haya estado descargando líquidos inflamables, y el Buquetanque no haya sido declarado libre de gases, no permitir, entre otras, las siguientes labores:

1. Efectuar soldadura de cualquier naturaleza en el Buquetanque.
2. Utilizar martillos, elementos de hierro o acero para abrir o cerrar escotillas o herramientas metálicas en otras operaciones.
3. Ejecutar reparaciones en cualquier compartimiento que contenga carga peligrosa.
4. Ejecutar acciones que puedan causar chispas, como el empleo de gratas, cepillos metálicos, etc.

5. El Capitán de todo Buquetanque se asegurará de que durante las operaciones existan buenas comunicaciones telefónicas o de radio, directamente con los encargados de la operación en tierra y los tanques de recepción.

5.5.1.1.3. Filtraciones por el casco de los Buquetanques.

Las Sociedades Portuarias, beneficiarias de autorizaciones y los operadores de Terminales para servicio público donde se carguen líquidos inflamables, deben incluir en su plan de contingencia las provisiones necesarias para contrarrestar los derrames que se produzcan por daños en las tuberías, implementos de conducción o por escapes en los Buquetanques. Además, deben contar con los recursos necesarios para controlar estos accidentes.

OCENSA cuenta con un Plan de Contingencia (PDC) y un Plan de Gestión de Riesgo de Desastre vigente, que hace parte integral de la licencia ambiental aprobada por la Autoridad Ambiental, el cual es de obligatorio cumplimiento en las actividades de operación y mantenimiento.

En caso de presentarse eventos que representen un potencial riesgo o afectación al ambiente, durante el desarrollo de las operaciones de OCENSA costa afuera o dentro del terminal, se activará inmediatamente el Plan de Contingencia (PDC) del Terminal Marítimo de OCENSA y el Plan de Gestión de Riesgo de Desastre, en estos planes se consideran las actividades de control y atención del incidente, involucrando recursos internos o externos de ser necesarios; y así mismo se establece el flujo de notificaciones internas y externas de conformidad con la ley colombiana incluyendo, entre otros, la notificación a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA.

Los Usuarios del Terminal deberán ajustar sus actividades e instruir a sus funcionarios para colaborar y garantizar la efectividad de las Acciones que OCENSA considere pertinentes y necesarias con el fin de atender cualquier contingencia, de cualquier naturaleza, incluso operativa, y mantener la operación del Terminal y afectar en la menor medida posible a los otros Usuarios.

5.5.1.1.4. Inspectores de la Dirección General Marítima para prevención y control de la contaminación marina.

Con el propósito de prevenir y controlar la contaminación del medio marino y tomar las medidas que cada situación requiera durante el cargue de mercancías peligrosas, se debe contar con la presencia obligatoria de un inspector en contaminación designado por la Capitanía de Puerto.

OCENSA cuenta con un Plan de Contingencia (PDC) y un Plan de Gestión de Riesgo de Desastre vigente, que hace parte integral de la licencia ambiental aprobada por la Autoridad Ambiental, el cual es de obligatorio cumplimiento en las actividades de operación y mantenimiento.

En caso de presentarse eventos que representen un potencial riesgo o afectación al ambiente, durante el desarrollo de las operaciones de OCENSA costa afuera o dentro del terminal, se activará inmediatamente el Plan de Contingencia (PDC) del Terminal Marítimo de OCENSA y el Plan de Gestión de Riesgo de Desastre, en estos planes se consideran las actividades de control y atención del incidente, involucrando recursos internos o externos de ser necesarios; y así mismo se establece el flujo de notificaciones internas y externas de conformidad con la ley colombiana incluyendo, entre otros, la notificación a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA.

Los Usuarios del Terminal deberán ajustar sus actividades e instruir a sus funcionarios para colaborar y garantizar la efectividad de las Acciones que OCENSA considere pertinentes y

necesarias con el fin de atender cualquier contingencia, de cualquier naturaleza, incluso operativa, y mantener la operación del Terminal y afectar en la menor medida posible a los otros Usuarios.

OCENSA cuenta con un Plan de Contingencia (PDC) y un Plan de Gestión de Riesgo de Desastre vigente, que hace parte integral de la licencia ambiental aprobada por la Autoridad Ambiental, el cual es de obligatorio cumplimiento en las actividades de operación y mantenimiento.

En caso de presentarse eventos que representen un potencial riesgo o afectación al ambiente, durante el desarrollo de las operaciones de OCENSA costa afuera o dentro del terminal, se activará inmediatamente el Plan de Contingencia (PDC) del Terminal Marítimo de OCENSA y el Plan de Gestión de Riesgo de Desastre, en estos planes se consideran las actividades de control y atención del incidente, involucrando recursos internos o externos de ser necesarios; y así mismo se establece el flujo de notificaciones internas y externas de conformidad con la ley colombiana incluyendo, entre otros, la notificación a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA.

5.6. Instructivo cargue de Buquetanques flu2.

5.7. Instructivo plan de atención de emergencias

En caso de emergencia por terrorismo, mal tiempo y/o cualquier otra que se presente, se deberá proceder de acuerdo con lo establecido en el PBIP, el PLAN DE EMERGENCIA ESTACIÓN TERMINAL COVEÑAS, el INSTRUCTIVO DE RESPUESTA ANTE EVENTOS METEOROLÓGICOS ADVERSOS, el INSTRUCTIVO DE EMERGENCIA EN CASO DE RUPTURA LINEA DE AMARRE REMOLCADOR DE MANIOBRA, el INSTRUCTIVO DE REEMPLAZO DEL CABO HAWSER y demás normas que regulen la materia, para cada caso particular.

OCENSA cuenta con un Plan de Contingencia (PDC) y un Plan de Gestión de Riesgo de Desastre vigente, que hace parte integral de la licencia ambiental aprobada por la Autoridad Ambiental, el cual es de obligatorio cumplimiento en las actividades de operación y mantenimiento.

En caso de presentarse eventos que representen un potencial riesgo o afectación al ambiente, durante el desarrollo de las operaciones de OCENSA costa afuera o dentro del terminal, se activará inmediatamente el Plan de Contingencia (PDC) del Terminal Marítimo de OCENSA y el Plan de Gestión de Riesgo de Desastre, en estos planes se consideran las actividades de control y atención del incidente, involucrando recursos internos o externos de ser necesarios; y así mismo se establece el flujo de notificaciones internas y externas de conformidad con la ley colombiana incluyendo, entre otros, la notificación a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA."

Los Usuarios del Terminal deberán ajustar sus actividades e instruir a sus funcionarios para colaborar y garantizar la efectividad de las Acciones que OCENSA considere pertinentes y necesarias con el fin de atender cualquier contingencia, de cualquier naturaleza, incluso operativa, y mantener la operación del Terminal y afectar en la menor medida posible a los otros Usuarios.

5.8. Procedimiento para control de acceso en el terminal de OCENSA.

La aplicación y observancia del Reglamento Sanitario Internacional está a cargo de la autoridad competente de hacer cumplir lo allí establecido.

OCENSA cuenta con un Plan de Contingencia (PDC) y un Plan de Gestión de Riesgo de Desastre vigente, que hace parte integral de la licencia ambiental aprobada por la

Autoridad Ambiental, el cual es de obligatorio cumplimiento en las actividades de operación y mantenimiento.

En caso de presentarse eventos que representen un potencial riesgo o afectación al ambiente, durante el desarrollo de las operaciones de OCENSA costa afuera o dentro del terminal, se activará inmediatamente el Plan de Contingencia (PDC) del Terminal Marítimo de OCENSA y el Plan de Gestión de Riesgo de Desastre, en estos planes se consideran las actividades de control y atención del incidente, involucrando recursos internos o externos de ser necesarios; y así mismo se establece el flujo de notificaciones internas y externas de conformidad con la ley colombiana incluyendo, entre otros, la notificación a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA.

Los Usuarios del Terminal deberán ajustar sus actividades e instruir a sus funcionarios para colaborar y garantizar la efectividad de las Acciones que OCENSA considere pertinentes y necesarias con el fin de atender cualquier contingencia, de cualquier naturaleza, incluso operativa, y mantener la operación del Terminal y afectar en la menor medida posible a los otros Usuarios.

5.8.1. Avisos del Buquetanque

Los avisos mínimos que el Buquetanque deberá desplegar para el cargue deberán estar dispuestos así:

5.8.1.1. Portalón:

En la escalera de acomodación, con las siguientes leyendas en inglés:

- a. Advertencia
- b. No Tener Luces al Descubierta
- c. No Fumar
- d. Prohibida la Presencia de Personas No Autorizadas

5.8.1.2. Incendio:

Los AVISOS de procedimiento en caso de INCENDIO deben colocarse en posiciones destacadas en el Buquetanque.

5.8.1.2.1. Medidas contra incendio:

El equipo de extinción de incendios del Buquetanque, incluidas las bombas principales y las de emergencia contra incendios, deberán estar listos para su uso inmediato. El sistema de tubería principal contra incendio debe mantenerse presurizado o poder presurizarse en un lapso breve de acuerdo con el diseño y construcción del tipo de buquetanque.

Cerca al múltiple de cargue deberá extenderse, hacia proa y hacia la popa, mangueras conectadas al sistema de espuma contra incendios, las cuales deberán estar listas para ser utilizadas en caso de emergencia.

Una conexión internacional contra incendio en Buquetanque en tierra, deberá hallarse en la tubería principal contra incendios del Buquetanque en inmediaciones de la escalera de acomodación y, el plan de extinción de incendios, deberá estar cerca de la escalera de acomodación.

Deben colocarse mínimo 2 extinguidores portátiles tipo BC de mínimo 50 lbs. c/u al lado del múltiple de cargue.

El Capitán debe cerciorarse de que los procedimientos de extinción de incendios del Terminal se entiendan a bordo. En caso de incendio a bordo del Buquetanque, el Capitán deberá dejar oír una señal inmediata haciendo sonar prolongadamente el silbato, además de la alarma de incendio y deberá notificar inmediatamente al Superintendente del Terminal a través del cargo loading master a bordo.

5.8.1.2.2. Incendio en el Terminal en Tierra:

La alarma de incendio en el Terminal se activará en caso de detección de incendio y esta emitirá un pitido prolongado de la sirena, seguido de 6 pitidos cortos. La alarma de incendio del Terminal en Tierra se ensaya periódicamente. Todos los Buquetanques que se encuentren cerca serán notificados de antemano por canal VHF 16" y 13" cuando la sirena vaya a ser sometida a prueba.

5.8.1.2.3. Prevención de chispas:

En la apertura o cierre de escotillas, conexión y desconexión al múltiple de cargue y cualquier otra Operación en la Cubierta Principal del Buquetanque, que implique el uso de instrumentos o herramientas metálicas, estas deberán evitarse o en su defecto, realizarse de modo que se evite la generación de chispas, por lo tanto se debe utilizar herramienta y equipos aprobados para áreas de alto riesgo de incendio.

5.8.1.2.4. Humo de la chimenea:

Queda prohibido soplar las chimeneas de la caldera o máquina principal, mientras el Buquetanque se encuentre Amarrado a la monoboya TLU-2 y si esto fuera necesario para hacer prueba de máquinas para la Operación de zarpe, deberá consultarse al Cargo Loading Master, para verificar si las condiciones de viento son favorables para hacerlo. El exceso de humo o cualquier emisión de chispas de la chimenea, deberá eliminarse o evitarse a toda costa, principalmente si no hay viento.

5.8.1.2.5. Estufas:

El empleo de estufas y de otros aparatos para la cocción de alimentos, se permitirá siempre que el Capitán le certifique al Cargo Loading Master del Terminal, que al usarlos no se corre ningún riesgo y que son equipos aprobados para el Buquetanque.

5.8.1.3. Fumar:

Los AVISOS completos sobre las áreas designadas para FUMAR, deben colocarse en posiciones destacadas en el Buquetanque.

5.9. Precauciones de seguridad durante el cargue:

5.9.1. Personal

El Capitán del Buquetanque deberá garantizar que abordo del Buquetanque exista toda la tripulación disponible para atender las Operaciones y cualquier situación de emergencia que se requiera. de acuerdo con los procedimientos del Buquetanque y del Terminal. Un oficial deberá estar de guardia y disponible en todo momento.

El Capitán del Buquetanque garantizará que exista un oficial de protección marítima que coordine con el oficial de protección portuaria de OCENSA los niveles de protección del Terminal y los del Buquetanque (Código PBIP Protección de Buquetanques e Instalaciones Portuarias) y dar cumplimiento al Decreto 1079 de 2015, Título 6 (Seguridad y Protección Marítima) artículo 2.4.6.1.1.1.y siguientes.

5.9.2. Idioma

El Cargo Loading Master y el oficial designado por el Capitán del Buquetanque para las actividades de cargue, deberán tener un buen dominio del idioma inglés marítimo normatizado. El Cargo Loading Master y el Oficial designado deberán permanecer en cubierta o en la sala de control de carga en todo momento. Además, un miembro de la tripulación que domine bien el inglés marítimo normatizado deberá hallarse siempre en la cubierta durante todo el proceso de cargue del Buquetanque.

5.9.3. Comunicaciones

El Cargo Loading Master mantendrá las comunicaciones con cuarto de control en la Terminal en Tierra, vía radio Banda Marina VHF canal asignado por el Terminal, 78 y 08 o UHF frecuencia privada.

5.9.4. Puertas, escotillas, tapas de tanques y portillos

El Capitán del Buquetanque deberá garantizar que todas las puertas, escotillas y portillos externos de media cubierta estén cerradas. En el castillo de popa deben mantenerse cerradas todas las puertas, escotillas y portillos externos y las aberturas similares que conduzcan directamente de la cubierta de tanques a los espacios de maquinaria o de acomodación (que no sean a la sala de bombas) o que tengan vista a la cubierta de tanques a cualquier nivel, o que den a la cubierta del castillo de popa a proa de la chimenea. Las puertas de persiana (screen doors) no pueden considerarse reemplazos seguros de una puerta externa. Las escotillas y tapas de tanques de carga deben mantenerse cerradas y aseguradas en todo momento.

5.9.5. Bridas que no estén en uso

El Capitán del Buquetanque deberá garantizar que, a las conexiones del múltiple de carga, de los 2 costados, que no se estén utilizando en la Operación se les instalará brida ciega con empaques y tornillería completa correctamente ajustada, para evitar una posible fuga de producto que pudiera contaminar la superficie del mar. Lo mismo aplica a las bridas de las conexiones para la toma de combustible.

Así mismo garantizar que las conexiones del múltiple de cargue de combustible y de carga deben taparse y atornillarse perfectamente cuando no se estén usando.

5.9.6. Ventilación (Cargue)

El Capitán del Buquetanque deberá garantizar que la ventilación de los tanques de carga sólo tenga lugar a través del sistema de ventilación fija del Buquetanque, a través del mástil de ventilación o de válvulas presión/vacío (P/V) dispuestas y calibradas para este fin. Las emisiones de Gas Inerte a la atmósfera, deberán tener la siguiente composición esperada: (Nitrógeno cercano a 83%, Gases del Hidrocarburo cercano a 0.5%, Dióxido de Carbono cercano a 12%, Oxígeno máximo 8%), de lo contrario el Buquetanque deberá activar la planta de Gas Inerte hasta alcanzar estos valores aproximados.

5.9.7. Sistemas de ventilación mecánica y de aire acondicionado central

El Capitán del Buquetanque deberá garantizar que las entradas de los sistemas de ventilación mecánica o de aire acondicionado central, deben ajustarse para evitar la entrada de gas de Petróleo, de ser posible mediante el sistema de recirculación del aire dentro de espacios cerrados. Si en algún momento se sospecha que al área de acomodación está ingresando gas, los sistemas de ventilación mecánica o de aire acondicionado central deben detenerse, y taparse o cerrarse las entradas.

5.9.8. Unidades de aire acondicionado tipo ventana (Cargue)

Las unidades de aire acondicionado tipo ventana, que no se certifiquen como seguras para ser empleadas en presencia de gas inflamable o que aspiran aire del exterior de la superestructura, deben desconectarse inmediatamente y todas las salidas o entradas externas deben cerrarse o taparse. El Capitán del Buquetanque será responsable de esta obligación.

5.9.9. Evolución de gas

El cargue se detendrá o se reducirá su flujo, de presentarse una acumulación y evolución extraña del gas cuando así lo determine OCENSA.

5.9.10. Ventilación de la sala de bombas

El Capitán del Buquetanque deberá garantizar que el sistema de ventilación de la sala de bombas funcione continuamente y la atmósfera en el interior de la sala de bombas se mantenga en un estado tal que permita una estadía segura.

5.9.11. Válvulas al exterior (Cargue)

Las válvulas de mar y por encima de la cubierta que están conectadas al múltiple del sistema de carga deben sellarse al arribo. Salvo en caso de emergencia, los sellos sólo se pueden levantar, con la aprobación del Cargo Loading Master de OCENSA y del Inspector de Contaminación de la Capitanía de Puerto que permanece abordo durante las Operaciones de cargue.

5.9.12. Código internacional de señales

Durante la Operación de cargue la tripulación del Buquetanque debe, a la salida del sol, izar en la parte más alta y visible del Buquetanque una bandera roja, establecida por el Código Internacional de Señales (Bandera Bravo "B"), y cuando entre el ocaso, se debe encender una luz roja omnidireccional, la cual indica que se está manipulando materiales peligrosos.

5.9.13. Cambio en la Operación

Excepto en casos de emergencia y cuando por circunstancias imprevistas se presenten cambios en el contenido del plan de carga, el Capitán y/o el Cargo Loading Master le notificará la situación a la otra parte, con por lo menos 2 horas de anticipación. De este cambio quedará constancia en el plan de carga o "key meeting loading plan".

5.9.14. Estabilidad del Buquetanque (Cargue)

Los Buquetanques de doble casco tienen problemas inherentes de estabilidad cuando se cargan y deslastran simultáneamente, debido a los efectos de superficie libre. Esto puede causar Escora notable y súbita.

Por tal motivo, es posible tener que restringir el número de tanques de carga que se deslastran en cualquier momento. Este control lo hace en forma directa la tripulación del Buquetanque.

Las Operaciones relativas a la carga se suspenderán inmediatamente en caso de presentarse problemas de estabilidad y el Buquetanque será responsable por cualquier retardo que por ello se cause. El Terminal se reserva el derecho de retirar un Buquetanque al Área de Fondeo hasta que se controle la situación.

Todos los costos de movilización del Buquetanque al Área de Fondeo, incluida la asesoría de un especialista de estiba para adrizar el Buquetanque, si ello fuera necesario y por requerimiento directo del Capitán y de la nueva maniobra de Amarre para continuar con el cargue, correrán por cuenta del Buquetanque.

5.9.15. Ingreso a los tanques del Buquetanque

No se permitirá el ingreso a ningún espacio cerrado mientras se esté realizando la Operación de cargue.

5.9.16. SOPEP de Polución

El Capitán debe cerciorarse que los procedimientos de MARPOL contemplan un SOPEP de polución que debe estar dispuesto sobre la cubierta del Buquetanque.

5.9.17. Gas Inerte

OCENSA exigirá y verificará para realizar o continuar con la Operación de cargue, lo siguiente:

- a. Que la planta de Gas Inerte esté totalmente operativa de conformidad con los reglamentos y las instrucciones de la Compañía fabricante.
- b. Que en los tanques de carga se mantenga una presión superior a la atmosférica y que el contenido de oxígeno sea menor de 8%, de acuerdo a la última versión de ISGOTT – OCIMF y MARPOL.
- c. En caso de que falle el Sistema de Gas Inerte, que el contenido del oxígeno supere el 8% de concentración o que la presión en los tanques de cargue sea inferior a la atmosférica durante la Operación de cargue, ésta se suspenderá hasta que se restaure el Sistema o se suministre una fuente alternativa de Gas Inerte y se recuperen las condiciones seguras de Operación.
- d. El nivel de H₂S debe ser menor o igual a el valor máximo permitido por las normas internacionales que vayan cambiando de tiempo en tiempo.

Parágrafo: Si falla el Sistema de Gas Inerte, es responsabilidad del Capitán suspender inmediatamente las Operaciones y notificar al Cargo Loading Master del Terminal, quien mantendrá las Operaciones de cargue suspendidas hasta que las condiciones se restauren de nuevo.

5.9.18. Lámparas manuales, lámparas y equipos UHF portátiles

Las lámparas para uso de mano, los equipos UHF portátiles, eléctricas o no, deben ser del tipo aprobado para Operación en Buquetanques. OCENSA proporcionará un equipo UHF aprobado durante toda la Operación, el cual es operado por el Cargo Loading Master del Terminal.

El uso de equipos y lámparas eléctricas portátiles con cables flexibles queda prohibido dentro de los tanques de carga, en los espacios adyacentes o sobre la Cubierta Principal del Buquetanque.

5.9.19. Plan de Contingencia y Plan de Gestión de Riesgo de Desastre

Adicional a lo anterior, en relación con las precauciones de seguridad durante el cargo, OCENSA cuenta con un Plan de Contingencia (PDC) y un Plan de Gestión de Riesgo de Desastre vigente, que hace parte integral de la licencia ambiental aprobada por la Autoridad Ambiental, el cual es de obligatorio cumplimiento en las actividades de operación y mantenimiento.

En caso de presentarse eventos que representen un potencial riesgo o afectación al ambiente, durante el desarrollo de las operaciones de OCENSA costa afuera o dentro del terminal, se activará inmediatamente el Plan de Contingencia (PDC) del Terminal Marítimo de OCENSA y el Plan de Gestión de Riesgo de Desastre, en estos planes se consideran las actividades de control y atención del incidente, involucrando recursos internos o externos de ser necesarios; y así mismo se establece el flujo de notificaciones internas y externas de conformidad con la ley colombiana incluyendo, entre otros, la notificación a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA.

Los Usuarios del Terminal deberán ajustar sus actividades e instruir a sus funcionarios para colaborar y garantizar la efectividad de las Acciones que OCENSA considere pertinentes y necesarias con el fin de atender cualquier contingencia, de cualquier naturaleza, incluso operativa, y mantener la operación del Terminal y afectar en la menor medida posible a los otros Usuarios.

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

Las reglas sobre turnos de atraque, desatraque de naves y prelación son las establecidas en el Anexo 2 de este Reglamento y en las disposiciones contenidas en los siguientes numerales:

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

6.1.1. Información solicitada a los Buquetanques.

Antes de su arribo, se les enviará a los Buquetanques un mensaje estándar, donde se les informará que éstos deberán arribar con lastres segregado recirculado y que no se acepta el cargue sobre residuos en los tanques, salvo que exista documento de autorización suscrito y validado por el Capitán del Buquetanque; Además se les solicita la información técnica y jurídica contenida en el presente Reglamento, la cual deberá ser incluida en el formato que para el efecto establezca OCENSA.

6.1.2. Nominación y Designación del Buquetanque para el Cargue

Será responsabilidad del Usuario nominar únicamente Buquetanques que cumplan con los estándares operacionales y de seguridad descritos en este Reglamento. Solamente aquellos Buquetanques que cumplan con dichos estándares operacionales y de seguridad serán aceptados por OCENSA para cargue en el Terminal. OCENSA podrá suspender las operaciones de cargue, retrasarlas, u ordenar el retiro de un Buquetanque amarrado cuando a su juicio dicho Buquetanque no cumpla con los requerimientos operacionales y de seguridad del Terminal. En tal evento, OCENSA se exime de cualquier responsabilidad por daños o pérdidas de cualquier naturaleza que puedan ser causados al Usuario o a terceros, por lo que el Usuario deberá mantener a OCENSA indemne por cualquier reclamación que surja por dicho concepto. Así mismo el Usuario deberá asumir los costos y gastos en que deba incurrir OCENSA con ocasión del incumplimiento.

Emitido el Programa de Turnos de Amarre, cada Usuario al que se le haya asignado un Turno de Amarre deberá nominar el o los Buquetanques para retirar el cargue programado con una antelación mínima de 5 Días al inicio de dicho turno. El trámite de aprobación se surte cuando el Usuario le nombra a OCENSA el Buquetanque que retirará el Petróleo en la TLU-2 o en la TLU que OCENSA indique una vez emita su aprobación.

Después de ser aprobados los Buquetanques por OCENSA, el Usuario deberá informar cuál de los Buquetanques es el designado para el cargue. En condiciones excepcionales un Usuario podrá postular un Buquetanque dentro de los 5 Días anteriores al primer Día del Turno de Amarre, quedando a discreción de OCENSA emitir una aprobación a dicha nominación.

6.1.3. Documentación e información que debe presentar el Buquetanque o Usuario antes de su llegada

El Buquetanque y/o el Usuario deberán presentar a OCENSA con mínimo 3 Días Hábiles de anticipación a la fecha estimada de arribo del Buquetanque o al inicio del Periodo de Estadía (lo primero que ocurra) la información señalada en el numeral 4.5.1.

6.1.4. Notificación de arribo

El Buquetanque por intermedio de su Agente Marítimo, deberá notificar por escrito a OCENSA acerca de su Tiempo Estimado de Llegada, con 72, 48 y 24 horas de anticipación al mismo y confirmar posteriormente cualquier cambio superior a 3 horas en su ETA. OCENSA se reserva el derecho de aceptar ETAs diferentes.

OCENSA no será responsable por Demoras o perjuicios causados como consecuencia de haber tomado alguna decisión relacionada con prelación en el Amarre cuando el Buquetanque haya emitido su NOR con posterioridad al Turno de Amarre asignado, ni en caso de conflictos de Buquetanques designados que no hayan notificado su ETA como se estipula en este artículo.

Al arribo al Área de Fondeo con el fin de permanecer allí hasta su continuación hacia la TLU-2, el Capitán del Buquetanque se deberá comunicar con la estación de control de guardacostas y establecer comunicación con el Terminal en Tierra para solicitar instrucciones.

En caso de que el Buquetanque deba abandonar el Área de Fondeo o fondear de nuevo en área recomendada, deberá informar al Cargo Loading Master y a la Capitanía de Puerto.

6.1.5. Pre-Arribo

Antes de su arribo al Terminal, el Buquetanque deberá acreditar el cumplimiento de las siguientes disposiciones mediante el formato establecido por OCENSA:

6.1.5.1. Estándares de seguridad y operacionales mínimos que los Buquetanques deben cumplir, para el arribo al Terminal de OCENSA, esto es, pero sin limitarse a aquellos exigidos por DIMAR, los establecidos en el pre arrival check list de OCENSA, los contemplados en el ISGOTT y todos aquellos que le apliquen de acuerdo a la normatividad vigente tanto nacional como internacional de operación de Buquetanques.

6.1.5.2. Guía ISGOTT.

Cumplimiento de todas las disposiciones del presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operaciones y sus anexos.

6.2. Prelación de amarre

El orden de prelación para el amarre de los Buquetanques al Terminal de Ocensa será el que resulte del Programa de Turnos de Amarre establecido por Ocensa, conforme al protocolo de prelación de amarre descrito en el presente Reglamento, sin perjuicio del orden de prelación para el amarre de Buquetanques en los puertos de servicio público establecido en las normas vigentes que regulen la materia.

6.2.1. Protocolo de Prelación de Amarre

Al Buquetanque que haya emitido su NOR, de acuerdo con las disposiciones de los artículos anteriores, así como los documentos de autorización respectivos y cuyos certificados oficiales se hayan recibido oportunamente, se le asignará la prioridad para Amarre, siempre y cuando el Petróleo contenido en la Línea Submarina y los inventarios de crudo en el Terminal lo permitan. El orden de Amarre será como sigue:

- a. Cuando el Buquetanque haya emitido su NOR durante el Turno de Amarre programado o antes de la fecha de expiración del mismo, se le otorgará prioridad frente a otro Buquetanque que haya emitido su NOR después de que haya expirado su Turno de Amarre programado.
- b. En caso de que en circunstancias excepcionales 2 o más Buquetanques hayan emitido su NOR dentro de sus Turnos de Amarre programados, OCENSA dará prioridad en el Amarre al Buquetanque que considere de acuerdo con las condiciones de operatividad del Terminal.
- c. En caso de que 2 o más Buquetanques hayan emitido un NOR después de la expiración de los Turnos de Amarre, OCENSA se reserva el derecho para asignar la prelación en el Amarre de estos Buquetanques.
- d. Si un Buquetanque arriba al Terminal y emite su NOR antes de su Turno de Amarre programado, OCENSA a su discreción podrá, en los términos del presente Reglamento, permitir el Amarre del Buquetanque antes del inicio de su Turno de Amarre, siempre y cuando no se afecte la Operación del Terminal o a otro Usuario.

OCENSA no será responsable de las Demoras ocasionadas a cualquier Buquetanque que no pueda iniciar su Amarre o su Operación de cargue dentro de su Turno de Amarre asignado habiendo emitido un NOR dentro de su Turno de Amarre, debido a que otro Buquetanque programado en el Turno de Amarre previo, haya comenzado su Período de Estadía dentro de su Turno de Amarre, pero su Operación haya finalizado durante el siguiente Turno de Amarre por causas no atribuibles a OCENSA; en este caso la responsabilidad por las Demoras será del Usuario cuyo Buquetanque las haya ocasionado.

En caso que el Buquetanque emita su NOR en o con posterioridad a las 42:00 (cuarenta y dos) horas de iniciado el Turno de Amarre, Ocensa se reserva el derecho de atender al Buquetanque dentro de su Turno de Amarre o en un turno posterior. El Usuario del respectivo Buquetanque será responsable de las Demoras que puedan generarse, así como de cualquier costo o perjuicio que se genere a Ocensa a otros Usuarios y/o a terceros. Ocensa no responderá por cualquier Demora o costo o perjuicio que llegue a sufrir el respectivo Buquetanque que llegue en o después de las 42:00 horas de iniciado su Turno de Amarre.

Los propietarios de los buques deben darle instrucciones al Capitán del buque de cooperar con el Operador, según sea necesario, para llevar a cabo las operaciones de amarre y carga. El capitán del buque será exclusivamente responsable por el desempeño de su tripulación durante las operaciones de atraque del buque.

Parágrafo primero: El propietario de cada buquetanque será responsable de que su buque zarpe tan pronto terminen las operaciones de carga, sin excepción, salvo cuando se presenten situaciones de Fuerza Mayor. Si el Buquetanque continua sin Zarpar se dará aplicación a lo establecido en el numeral 6.6.

Parágrafo segundo: Los Usuarios del buque serán responsables de todos los gastos a pagar a las autoridades correspondientes, relacionados con todos los costos y gastos portuarios o de la Terminal, y por todos los derechos, cargos o impuestos adicionales según corresponda de acuerdo con las normas aplicables. Del mismo modo, el Usuario será responsable de todos los gastos generados por maniobras adicionales ocasionadas por fallas del buque.

6.2.2. Autorización de arribo y amarre de monoboja por parte de OCENSA

En razón al carácter especializado del Terminal, OCENSA deberá evaluar algunos aspectos relacionados con la disponibilidad del Petróleo para proceder al cargue en las instalaciones portuarias, a fin de autorizar el Amarre del Buquetanque a la TLU-2.

OCENSA autorizará el traslado del Buquetanque a la TLU-2 y su Amarre, verificadas las siguientes condiciones:

- a. Que el Buquetanque cumpla con todas las obligaciones impuestas por la Autoridad Marítima y este Reglamento.
- b. Que el Buquetanque haya sido aprobado por OCENSA con una antelación mínima de 5 Días al inicio del Turno de Amarre.
- c. Que el Buquetanque designado haya arribado dentro del Turno de Amarre asignado en el Programa de Turnos de Amarre. Bajo ciertas circunstancias, el Terminal podrá continuar con los procedimientos para cargue, con un Buquetanque que arribe antes o después del Turno de Amarre siempre y cuando esto no vaya en detrimento de ningún otro Buquetanque programado, haya volumen de Petróleo disponible para el cargue, el lleno de la Línea Submarina corresponda con el tipo de Petróleo que el Buquetanque debe cargar y la TLU-2 se encuentre disponible para Amarrar dicho Buquetanque.
- d. Que el Petróleo que será embarcado se encuentre preparado para la Operación de cargue. En caso contrario, OCENSA negará la solicitud de Amarre.
- e. Que la Autoridad Marítima, a través de la Capitanía de Puerto de Coveñas, haya emitido la Libre Plática.
- f. Que el Capitán del Buquetanque haya emitido un NOR y haya sido aceptado por OCENSA.

La autorización emitida por OCENSA no exime de responsabilidad al Usuario en caso de emitir su NOR en o después de las 42:00 dentro de su Turno de Amarre, de acuerdo con lo establecido en el numeral 6.2.1.

6.2.3. Períodos de Permanencia

6.2.3.1. Cumplimiento de Turnos de Amarre con anterioridad al arribo:

Los Usuarios del Terminal deberán cumplir y tener en cuenta para efectos de contratar los servicios de Buquetanques en los cuales se cargará el Petróleo, los requerimientos especificados para la TLU – 2 indicados en el presente Reglamento.

6.2.3.2. Amarre de Buquetanques a la TLU-2 para Cargue:

Para que el Buquetanque pueda Amarrarse a la TLU-2, una vez recibida la Libre Plática por parte de las autoridades locales, el Cargo Loading Master le realizará una inspección de seguridad (Safety Check List) acorde con los parámetros establecidos en ISGOTT (International Safety Guide of Tankers and Terminals) de OCIMF (Oil Companies International Maritime Forum), donde se validarán los aspectos más relevantes de seguridad y Operación, con la finalidad de verificar que el Buquetanque está listo para realizar la actividad de cargue.

El Buquetanque que se vaya a Amarrar a la TLU-2, deberá tener gateras de proa con una abertura de 600 mm x 45 mm. El espacio entre las bitas de proa deberá ser de 2 metros, pero la distancia centro a centro no deberá ser superior a 3 metros, los Bow Stopper y la distancia centro a centro deberá estar acorde con la guía de OCIMF para Amarres en monoboias de un punto de Amarre. Los Bow Stopper o Retenedores de Proa deberán tener capacidad para permitir el paso de cadenas de 76 mm de diámetro.

Así mismo el Buquetanque deberá suministrar una buena línea mensajera para izar abordo el cabo mensajero "Pick Up Rope", del sistema de Amarre a la TLU-2.

La grúa del múltiple de carga de babor, deberá estar aparejada y con capacidad superior a 15 toneladas de carga de trabajo seguro (SWL).

El múltiple de carga de babor del Buquetanque que cargue en la TLU-2, deberá estar equipado para recibir 3 líneas de mangueras de 16", con bridas ANSI 150. Las medidas del múltiple y las distancias a la borda deberán cumplir con lo establecido por OCIMF.

6.2.3.3. Inicio de Operaciones de Amarre y Cargue:

Las Operaciones no empezarán hasta que el Capitán del Buquetanque o la persona por él designada de entre los miembros de su tripulación, en conjunto con el Cargo Loading Master hayan:

- a. Firmado por parte del Capitán la carta de aceptación de las condiciones, de Operación y seguridad del Terminal de OCENSA.
- b. Diligenciado conjuntamente la Lista de Verificación de Seguridad en el Buquetanque/Terminal (de conformidad con el formato que establezca OCENSA) (Safety Check List ISGOTT-OCIMF).
- c. Confirmado (i) que todas las válvulas correspondientes a bordo y en tierra estén debidamente alineadas; (ii) que se entienden y se seguirán los procedimientos operativos acordados, los procedimientos de emergencia y las comunicaciones. El plan de cargue del Buquetanque debe examinarse en detalle entre el Capitán del Buquetanque o con el oficial de abordo que éste designe con el Cargo Loading Master del Terminal, antes de iniciar la transferencia de la carga.

6.2.3.4. Cargue Cerrado:

El cargue siempre debe realizarse en el modo de Operaciones de Cargue Cerrado, es decir que todos los tanques de carga y tapas de sonda del Buquetanque deben permanecer cerrados antes, durante y después de finalizadas las Operaciones, se deben encontrar inertados y a presión positiva.

Para evitar emisión de gas a la atmósfera, para el sondeo de los tanques de carga no se deben emplear métodos manuales.

6.2.4. Precauciones respecto al estado del tiempo

Las Operaciones deben detenerse durante las tormentas eléctricas fuertes, vientos fuertes o marejadas, a discreción del Capitán del Buquetanque o del Cargo Loading Master de OCENSA.

6.2.5. Operatividad del Buquetanque

Durante su tiempo de permanencia del terminal, el buquetanque debe mantenerse siempre en condiciones de operatividad cumpliendo por lo menos con los siguientes requisitos:

- 6.2.5.1. El Buquetanque debe mantenerse listo en todo momento, para zarpar del Terminal, con un aviso de 10 minutos de antelación.
- 6.2.5.2. Caldera a Presión. Para no inmovilizar el Buquetanque con propulsión a vapor, sus calderas se deberán mantener a presión y solo se podrán asegurar en casos de emergencia cuando el Capitán del Buquetanque lo considere necesario, previa consulta con el Superintendente del Terminal o CLM.

6.2.5. Normas para detener el bombeo

El Cargo Loading Master en el Buquetanque, tendrá como responsabilidad informar oportunamente al Terminal en Tierra cuando se debe detener al bombeo por cambio de tanques o finalización de las Operaciones de cargue.

La información oportuna se considera suministrada con un mínimo de 15 minutos de anticipación cuando deba efectuar un cambio en la velocidad de bombeo o suspender el cargue.

6.2.6. Daños.

El Capitán de un Buquetanque que arribe con daños que entrañen la posibilidad de afectar su navegabilidad, o con escapes o con una posible fuga de Petróleo o alguna sustancia inflamable o peligrosa, debe informarle al Superintendente del Terminal y al Capitán de Puerto de Coveñas. El Buquetanque no procederá sin el permiso del Capitán de Puerto y de acuerdo con sus instrucciones.

El Capitán de un Buquetanque que sufra un daño dentro de las aguas jurisdiccionales colombianas, inmediatamente notificará a la Capitanía de Puerto más cercana a su posición y entonces actuará según las indicaciones de la misma.

6.2.7. Prohibición de Amarre

Está prohibido Amarrar un Buquetanque en el Terminal sin la autorización de OCENSA. Por lo tanto, antes del arribo se deberá advertir al Agente Marítimo sobre la anterior prohibición. El Buquetanque que intente un Amarre sin autorización por parte de OCENSA no será recibido en la Terminal.

6.2.8. Cancelación de Operaciones (cargue)

En condiciones adversas, el Capitán del Buquetanque, el Piloto Práctico u OCENSA pueden ordenar la suspensión del cargue y en casos extremos, la desconexión y zarpe del Buquetanque de la TLU-2.

6.2.9. Fondeo

Debido a la presencia de tubería submarina, los Buquetanques no pueden fondear dentro del Área Restringida. Las anclas deben asegurarse mientras el Buquetanque esté maniobrando, cargando o saliendo de las instalaciones del Terminal hasta quedar por fuera de esta área. A fin de evitar que las anclas se suelten accidentalmente, los estopores de la cadena, deben utilizarse hasta que el Piloto Práctico diga lo contrario.

6.2.10. Verificaciones por parte del Buquetanque antes del Amarre del Buquetanque a la monoboja TLU-2

El Capitán debe cerciorarse de que:

El Buquetanque deberá suministrar una buena línea de Amarre en el castillo de proa, que sirva de mensajero, para poder izar a bordo el "pick up rope line". Esta debe ser en polipropileno o similar, de una o 2 pulgadas de diámetro y por lo menos 50 metros de longitud.

Los Buquetanques deberán tener equipo de Amarre de acuerdo con las recomendaciones OCIMF para equipo empleado por Buquetanques en Amarres.

Así mismo, el Buquetanque pasará por la popa, 2 líneas al remolcador cuando sea requerido y el remolcador no esté en capacidad de suministrar esta línea, la cual

permanecerá disponible durante todo el tiempo del cargue, para evitar que el Buquetanque se vaya sobre la monoboya TLU-2.

6.2.10.1. Winches.

Los cables o cabos de Amarre se aseguran sólo a los dispositivos adecuados que se proporcionan para ese fin. Cuando sea del caso, los winches autotensionantes no deben usarse en el modo automático y los frenos de los winches deben mantenerse apretados excepto cuando se les esté prestando atención a las amarras.

6.2.10.2. Vigilancia desde la cubierta.

Deben vigilarse estrictamente las amarras y prestarles atención para evitar movimientos inadecuados del Buquetanque. Mientras se esté en la TLU-2, debe prestársele atención a la tendencia del Buquetanque a subir hasta la boya. En la vigilancia desde la cubierta también se deberá incluir el control continuo de la superficie del mar para detectar indicios de escape de Petróleo.

6.2.10.3. Cables para remolcar en casos de emergencia.

Estos cables de remolcar (de resistencia mínima a la ruptura de 50 toneladas [diámetro del orden de 32 mm]), son suministrados por el Buquetanque. Su empleo implica la instalación y aseguramiento por la aleta y por la amura, manteniendo las gasas del cable por encima del nivel de agua y con un seno suficiente sobre la cubierta.

6.3. Prohibiciones para las naves durante su permanencia en el Terminal.

6.3.1. **Operación de Transferencia de Petróleo entre Buquetanques**

La Transferencia de Petróleo de Buquetanque a Buquetanques no está permitida en la TLU-2 del Terminal de OCENSA, salvo situaciones de emergencia que requieran de dicha Operación. No obstante, para la transferencia se preferirá la ubicación del Buquetanque en el Área de Fondeo y no en inmediaciones de la unidad de cargue TLU-2.

6.3.2. **Alcohol / Drogas**

OCENSA no permite que sus directivos, empleados y contratistas o cualquier persona que ingresa al Terminal Costa Afuera y/o al Terminal en Tierra, consuman o permanezcan bajo el efecto de alcohol o drogas en las instalaciones. Si existe indicio del empleo de alcohol y/o drogas por parte de la tripulación del Buquetanque y esto es identificado, OCENSA suspenderá las Operaciones y le realizará una nota de no conformidad al Capitán del Buquetanque. Las Operaciones no se reanudarán hasta que OCENSA considere que es seguro hacerlo, salvo que el Capitán de Puerto autorice el zarpe del Buquetanque. Se retirará al tripulante de sus funciones mientras el Buquetanque permanezca en actividad de Cargue en la Terminal de Costa Afuera. De igual forma se informará a las autoridades pertinentes de la novedad con la finalidad que se investigue el asunto. Previo a que el mismo Buquetanque vuelva a ser nominado para recalar en la Terminal de OCENSA, el Armador deberá enviar copia de la investigación a la Capitanía de Puertos de Coveñas, con las acciones tomadas para cerrar la no conformidad.

6.3.3. **Prohibición de fumar**

Fumar está estrictamente prohibido dentro del área del Terminal y a bordo de los Buquetanques que realizan Operación de cargue, no obstante lo anterior, durante la permanencia del tanquero, el Capitán del Buquetanque asignará un sitio para fumadores el cual deberá ir notificado y firmado por el Cargo Loading Máster y el Capitán del Buquetanque, este sitio estará designado específicamente como "Áreas para Fumadores".

El incumplimiento de esta norma implica la cesación de las Operaciones y podrá también implicar que al Buquetanque se le exija que desaloje el Terminal, hasta la realización de

una investigación completa de tal infracción y el recibo de una garantía escrita del Capitán en el sentido de que se han establecido controles eficaces.

OCENSA, dentro del Terminal, se reserva el derecho de prohibir que se fume en cualquier momento y sitio dentro del Área Restringida.

Se prohíbe fumar en el Terminal y a bordo de cualquier embarcación dentro del Área Restringida. A bordo de los Buquetanques se permitirá hacerlo en los sitios propuestos por el Capitán y aprobados por OCENSA. Estos sitios quedarán ubicados a popa de los tanques de carga y no tendrán puertas ni portillos que abran directamente por encima de la Cubierta Principal. Cuando lo justifiquen las circunstancias, OCENSA podrá prohibir totalmente que se fume.

6.3.4. Fósforos y encendedores

El porte y uso de fósforos y encendedores queda prohibido excepto cuando lo autorice el gerente del Terminal para un fin específico. Si el gerente del Terminal permite el uso y porte de fósforos, éstos deben ser de tipo seguridad.

6.3.5. Luces al Descubierta

El uso de Luces al Descubierta queda prohibido con excepción de lo dispuesto en el presente Reglamento.

6.3.6. Radiotransmisores

Los equipos de transmisión de la estación de radio del Buquetanque no podrán emplearse dentro del Área Restringida y las antenas deben ser puestas a tierra.

Los únicos equipos que podrán ser usados, son los transmisores de baja energía VHF y por satélite.

6.3.7. Botes salvavidas

Salvo en caso de abandono del Buquetanque, los botes salvavidas o cualquier otra embarcación no podrá ser rebatida fuera de la borda ni puesta en el agua.

6.3.8. Lavado de tanques y liberación de gases:

El lavado y la liberación de gas de los tanques de carga (incluyendo la purga de Gas Inerte) no están permitidos, salvo circunstancias que ameriten necesariamente dichas Operaciones y previa autorización por parte del Cargo Loading Master de OCENSA.

6.3.9. Trabajos de reparación

Los trabajos de reparación que impliquen Trabajo en Caliente o en frío o el uso de Luces al Descubierta, quedan prohibidos. En caso de requerirse una reparación urgente (en circunstancias excepcionales) se deberá solicitar por escrito la autorización del Terminal en la cual se le deberá indicar el nombre de la compañía de reparaciones que realizará los trabajos, acompañada de copia del registro de Operador Portuario, de la póliza de responsabilidad civil exigida por Ocensa en cumplimiento de lo establecido en el artículo 7 del Decreto 2091 de 1992 y de la autorización expedida en la Resolución Superintendencia General de Puertos y Transporte y de la autorización por parte de la Capitanía de Puerto de Coveñas. En los trabajos de reparación se incluyen, el rasqueteo, el piqueteado y limpieza de la tubería de la caldera y de esta misma, la pintura del casco, la prueba o el servicio al equipo eléctrico (incluso el equipo de radar y de radio y los aparatos electrodomésticos).

Si se otorga el permiso para emprender las reparaciones, el listado de éstas con sus

especificaciones, personal y equipo de tierra contratado, deberá ser entregado a OCENSA, antes de iniciar los trabajos.

Parágrafo: Adicional a lo descrito en los numerales anteriores, en relación con las Prohibiciones para las naves durante su permanencia en el Terminal, OCENSA cuenta con un Plan de Contingencia (PDC) y un Plan de Gestión de Riesgo de Desastre vigente, que hace parte integral de la licencia ambiental aprobada por la Autoridad Ambiental, el cual es de obligatorio cumplimiento en las actividades de operación y mantenimiento.

En caso de presentarse eventos que representen un potencial riesgo o afectación al ambiente, durante el desarrollo de las operaciones de OCENSA costa afuera o dentro del terminal, se activará inmediatamente el Plan de Contingencia (PDC) del Terminal Marítimo de OCENSA y el Plan de Gestión de Riesgo de Desastre, en estos planes se consideran las actividades de control y atención del incidente, involucrando recursos internos o externos de ser necesarios; y así mismo se establece el flujo de notificaciones internas y externas de conformidad con la ley colombiana incluyendo, entre otros, la notificación a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA.

Los Usuarios del Terminal deberán ajustar sus actividades e instruir a sus funcionarios para colaborar y garantizar la efectividad de las Acciones que OCENSA considere pertinentes y necesarias con el fin de mantener la operación del Terminal y realizar cualquier actividad de reparación o mantenimiento.

6.4. Desamarre.

Una vez terminadas las operaciones de cargue en la monoboja, efectuada la medición de los tanques de carga y la desconexión de mangueras, el Buquetanque procederá al Desamarre de acuerdo a las indicaciones del Piloto Practico con los remolcadores de maniobra asignados.

6.4.1. Orden de desamarre

La orden de desamarre procederá en los siguientes casos y en los demás que se indiquen en este Reglamento y sus anexos:

6.4.1.1. Cuando la autoridad marítima disponga el desamarre de una nave por razones de seguridad u orden público.

6.4.1.2. Cuando no exista en el Terminal la carga suficiente de exportación.

6.4.1.3. Cuando en el buquetanque que esté amarrado, la autoridad competente detecte enfermedades infectocontagiosas y sea declarada en cuarentena, deberá ser trasladada en forma inmediata al "área de fondeo de cuarentena "Área "A" 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 (RSI 2005)

6.4.1.4. Una vez finalizadas las labores de cargue y/o descargue, el Buquetanque deberá zarpar o fondear de forma inmediata, salvo autorización expresa del Terminal. En el caso descrito en el numeral 6.4.1.3, la solicitud deberá ser presentada por los autorizados informando en este sentido a la autoridad marítima y dejando constancia sobre el hecho que motiva esta decisión.

6.5. Retiro del Buquetanque

OCENSA se reserva el derecho de suspender las Operaciones y de exigir el Retiro de cualquier Buquetanque del Terminal por:

- a. Violación de la ley y reglamentos.
- b. Insatisfacción con el equipo del Buquetanque, con los procedimientos de la tripulación o pérdida de estabilidad del Buquetanque, si a juicio de la OCENSA, entraña un riesgo para las instalaciones del Terminal, el personal, las Operaciones o el Buquetanque.
- c. El funcionamiento operacional (apropiado al tipo de Buquetanque y de maniobra) que no use satisfactoriamente las facilidades disponibles en el Terminal y que a juicio de OCENSA, constituya una restricción inaceptable para las Operaciones del Terminal.
- d. Cuando se presenten condiciones oceanográficas y atmosféricas que hagan necesario que el Buquetanque se desplace hacia Área de Fondeo con el fin de preservar la seguridad del Terminal TLU-2. Cuando se presente cualquier otro hecho que ponga en peligro la seguridad y/o la estabilidad de la infraestructura del Terminal y la continuidad de la Operación.

6.6. Requisitos para el zarpe.

Prevía autorización por parte de la Capitanía de Puerto de Coveñas a través del documento emitido por esta, denominado zarpe y una vez se ha terminado las labores de cargue, el Buquetanque deberá abandonar la TLU-2, salvo cuando se configure un Evento Justificado. Si el Buquetanque continúa Amarrado a la TLU-2 OCENSA tomará todas las medidas para que el Buquetanque se retire. El Usuario será responsable de pagar los daños que resulten de la Demora distinta a un Evento Justificado, por causa del no retiro de los Buquetanques de conformidad con la presente disposición. En razón a lo anterior, el Usuario será responsable frente a OCENSA y/o a otros usuarios y/o terceros de pagar todos los costos, gastos, impuestos y derechos en que hayan tenido que incurrir a causa de la permanencia injustificada del Buquetanque.

7. CAPITULO VII. CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE.

7.1. Salud en el trabajo

Seguridad y salud en el trabajo. Los autorizados, prestadores de servicios y en general todos los que realicen actividades al interior del Terminal portuario, están obligados a cumplir las siguientes disposiciones de seguridad, las cuales deberán estar contenidas en el reglamento respectivo:

- 7.1.1. Usar los elementos de protección personal bajo las especificaciones dadas en los diferentes protocolos establecidos de acuerdo con las actividades u operaciones que se realicen en el Terminal, considerando la exposición a los riesgos.
- 7.1.2. Usar uniformes, distintivos y credenciales que identifique a la empresa para la cual presta sus servicios, cumplir con las normas en materia de seguridad industrial que dispongan el Gobierno Nacional y Ocesa, y cumplir con lo dispuesto en los convenios internacionales ratificados por Colombia.
- 7.1.3. Reportar las condiciones de riesgo y accidentes que se presenten durante las operaciones, para lo cual se deberá contar con un protocolo para su gestión.

Salud en el trabajo. Los autorizados y en general los usuarios del puerto, deberán cumplir con los procedimientos y normas nacionales e internacionales relacionadas con la higiene y salud ocupacional en el recinto portuario, con el fin de mantener adecuadas condiciones de trabajo y prevenir las enfermedades laborales. El control estará a cargo de los responsables del puerto.

7.2. Riesgos en materia de salud

Algunos de los productos que son embarcados en la Terminal de OCENSA están sujetos a precauciones especiales. De acuerdo con lo anterior la tripulación del Buquetanque que

recalde en el Terminal debe tener los conocimientos suficientes del tipo de carga que se embarcará y de las medidas necesarias para atender eventualidades con relación a dicha carga. Adicionalmente, los equipos y dispositivos de emergencia del Buquetanque deben ser idóneos para atender las emergencias relacionadas con la carga que se esté embarcando. Cuando sea del caso, y antes de iniciar la transferencia de carga, deben desplegarse hojas de datos sobre seguridad de los materiales.

7.3. Fumigaciones

Cuando se requiera la fumigación de un área dentro del recinto portuario o dentro de la zona de operación o de maniobras del terminal, esta deberá ser autorizada y ejecutada de acuerdo con los protocolos establecidos por los autorizados, previa solicitud por escrito presentada por el interesado. Dicha solicitud deberá contener de manera específica la actividad y productos a emplear en ella, lugar, día y hora de la fumigación, zona de influencia y precauciones especiales a guardar, efectos inmediatos y secundarios por intoxicaciones con los productos a utilizar y su tratamiento médico indicado. Así mismo, se comprometerán explícitamente al cumplimiento de todas las normas establecidas conforme lo ordenado en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI2005), y cuando aplique, a dar cumplimiento a las fichas de manejo ambiental vigentes en esta materia, así como en las obligaciones definidas en el instrumento de manejo y seguimiento ambiental vigente.

7.4. Residuos contaminantes procedentes de los buques

Los residuos contaminantes procedentes de los Buquetanques se manejarán de acuerdo a lo contenido en el Convenio Marpol Protocolo 1978, 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, y cuando aplique se dará cumplimiento a las fichas de manejo ambiental vigentes en esta materia, así como en las obligaciones definidas en el instrumento de manejo y seguimiento ambiental vigente.

7.5. Residuos sólidos

Está expresamente prohibido arrojar desechos, aguas negras, o basuras en los espacios marítimos jurisdiccionales colombianos. La autoridad marítima tiene la facultad de imponer multas en caso de incumplimiento de lo anterior. Se advierte a los Capitanes que el Terminal no cuenta con facilidades para la recepción de aguas oleosas, residuos sólidos, o aguas negras.

Así mismo, en lo aplicable se debe dar cumplimiento a las fichas de manejo ambiental vigentes en esta materia, así como a las obligaciones definidas en el instrumento de manejo y seguimiento ambiental vigente.

7.5.1. Evacuación de residuos sólidos del Buquetanque:

En la Terminal no se permite la evacuación de residuos sólidos del Buquetanque. Durante la estadía en la TLU2, los residuos deberán ser evacuados en el área de fondeo, de acuerdo con lo que indique la Agencia Marítima y con las instrucciones de la Capitanía de Puerto al momento de la Libre Plática. El Operador Portuario que realice ésta actividad debe contar con todas las autorizaciones necesarias emitidas por las autoridades competentes.

Así mismo, en lo aplicable se debe dar cumplimiento a las fichas de manejo ambiental vigentes en esta materia, así como a las obligaciones definidas en el instrumento de manejo y seguimiento ambiental vigente.

7.6. Cargas de material explosivo o radiactivo

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

Parágrafo: OCENSA cuenta con un Plan de Contingencia (PDC) y un Plan de Gestión de Riesgo de Desastre vigente, que hace parte integral de la licencia ambiental aprobada por la Autoridad Ambiental, el cual es de obligatorio cumplimiento en las actividades de operación y mantenimiento.

En caso de presentarse eventos que representen un potencial riesgo o afectación al ambiente, durante el desarrollo de las operaciones de OCENSA costa afuera o dentro del terminal, se activará inmediatamente el Plan de Contingencia (PDC) del Terminal Marítimo de OCENSA y el Plan de Gestión de Riesgo de Desastre, en estos planes se consideran las actividades de control y atención del incidente, involucrando recursos internos o externos de ser necesarios; y así mismo se establece el flujo de notificaciones internas y externas de conformidad con la ley colombiana incluyendo, entre otros, la notificación a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA.

Los Usuarios del Terminal deberán ajustar sus actividades e instruir a sus funcionarios para colaborar y garantizar la efectividad de las Acciones que OCENSA considere pertinentes y necesarias con el fin de mantener la operación del Terminal.

8. CAPÍTULO VIII ASPECTOS AMBIENTALES

8.1. Impactos que pueden ser fuente de contaminación

Constituyen impactos de importancia por sus posibles consecuencias:

- a. Derramar Petróleo.
- b. Descargar lastre contaminado o lastre segregado sin previa recirculación al arribo al Terminal, de acuerdo a procedimientos MARPOL.
- c. Achicar sentinas.
- d. Descargar aguas producto de servicios sanitarios sin tratamiento, de acuerdo con MARPOL.
- e. Arrojar al mar residuos sólidos o basuras.
- f. Los descritos en el Plan de Manejo Ambiental de OCENSA que se encuentre vigente.

Todos los incidentes se investigarán y ello podrá dar lugar a la presentación de acciones judiciales. Las investigaciones serán iniciadas ante la Capitanía de Puerto de Coveñas.

Parágrafo: OCENSA cuenta con un Plan de Contingencia (PDC) y un Plan de Gestión de Riesgo de Desastre vigente, que hace parte integral de la licencia ambiental aprobada por la Autoridad Ambiental, el cual es de obligatorio cumplimiento en las actividades de operación y mantenimiento.

En caso de presentarse eventos que representen un potencial riesgo o afectación al ambiente, durante el desarrollo de las operaciones de OCENSA costa afuera o dentro del terminal, se activará inmediatamente el Plan de Contingencia (PDC) del Terminal Marítimo de OCENSA y el Plan de Gestión de Riesgo de Desastre, en estos planes se consideran las actividades de control y atención del incidente, involucrando recursos internos o

externos de ser necesarios; y así mismo se establece el flujo de notificaciones internas y externas de conformidad con la ley colombiana incluyendo, entre otros, la notificación a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA.

Los Usuarios del Terminal deberán ajustar sus actividades e instruir a sus funcionarios para colaborar y garantizar la efectividad de las Acciones que OCENSA considere pertinentes y necesarias con el fin de mantener la operación del Terminal.

8.2. Medidas para evitar impactos por Petr6leo

OCENSA cuenta con un Plan de Manejo Ambiental (PMA) aprobado como parte de la licencia ambiental obtenida para el desarrollo de la operaci6n y mantenimiento. Todo evento de incumplimiento en lo dispuesto por el PMA podr3a dar inicio a un procedimiento sancionatorio por parte de la autoridad ambiental competente.

Toda el agua de lastre distinta de la que haya en los tanques de lastre segregado, deber3a conservarse a bordo. La descarga de lastre segregado limpio por fuera de la borda, est3 permitida, sujeta a la aprobaci6n de la CP de Coveñas, quien garantiza el cumplimiento de la legislaci6n aplicable. En los casos en que el diseño estructural de un Buquetanque no permita manejar lastre segregado el buque no ser3 atendido por OCENSA en la TLU2.

En caso de presentarse eventos que representen un potencial riesgo o afectaci6n al ambiente, durante el desarrollo de las operaciones de OCENSA costa afuera o dentro del Terminal, se activar3 inmediatamente el Plan de Contingencia (PDC) del Terminal Mar3timo de OCENSA, en el cual, seg3n el riesgo, se contempla como acci6n inicial la suspensi6n inmediatamente de las labores. Este Plan considera las actividades de control y atenci6n del incidente, involucrando recursos internos o externos de ser necesarios; y as3 mismo establece el flujo de notificaciones internas y externas de conformidad con la ley colombiana incluyendo la notificaci6n a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA).

El Plan de Contingencia del Terminal hace parte integral de la licencia ambiental otorgada a OCENSA para el desarrollo de la operaci6n y mantenimiento. OCENSA lleva a cabo peri6dicamente simulacros para asegurar la respuesta eficiente en desarrollo del Plan de Contingencia.

Adicionalmente, el Terminal cuenta con programas establecidos de mantenimiento preventivo para sus equipos con el fin de optimizar la seguridad y correcto funcionamiento de los mismos; exigiendo iguales condiciones para los equipos que sean suministrados por sus contratistas, sin perjuicio de su responsabilidad como operador directo. De acuerdo con estos principios de mantenimiento, si OcenSA detecta alg3n evento que conlleve peligro a las personas, ambiente, la carga o instalaciones, se tomar3n acciones que pueden incluir la suspensi6n de la actividad, para realizar una nueva evaluaci6n de los riesgos y la implementaci6n de los controles que aseguren la toma de acciones efectivas. As3 mismo, el Plan de Manejo Ambiental de OCENSA cuenta con un Programa de Control Ambiental que incluye una serie de actividades enfocadas a la prevenci6n y mitigaci6n de los eventuales efectos que se pudieren llegar a presentar durante las actividades de operaci6n y mantenimiento del Oleoducto

8.3. Bridas de conexi6n:

El buquetanque debe cumplir con el est3ndar OCIMF 16" ANSI 150 para conexiones bridadas en perfecto estado para asegurar las mangueras de despacho del Terminal a su manifold por babor.

9. CAPITULO XI. DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN.

9.1. Documentación.

9.1.1. Asuntos legales y documentación del Buquetanque

Los Usuarios son los responsables de asegurar que la documentación aduanera se encuentre en regla para realizar los procedimientos de exportación del Petróleo de su propiedad, el cual se retirará del Terminal.

Copia de la documentación aduanera debe ser presentada ante OCENSA sin que ello signifique que OCENSA sea responsable por su contenido. El Usuario mantendrá indemne a OCENSA en caso de alguna reclamación o proceso aduanero o cambiario en el que se involucre a OCENSA, como consecuencia de la conducta del Usuario.

La siguiente es entre otras, parte de la documentación exigida por las autoridades locales y por OCENSA, para aceptar la Operación de un Buquetanque en el Terminal:

- a. Certificado de capacidad de carga – load line.
- b. Calado del puerto de destino.
- c. Certificado IOPP
- d. Libro de registro de hidrocarburos.
- e. Certificado de responsabilidad civil por contaminación – CLC
- f. Cobertura de P&I Club.
- g. Registro Sinóptico Continuo
- h. Certificado Internacional de Protección de Buquetanque (Código PBIP).

El Buquetanque debe cumplir con las normas aduaneras al llegar y salir del Terminal y esto será responsabilidad de los agentes aduaneros.

Los derechos portuarios, fondeo, faros y boyas, deberán ser cancelados por los Agentes Marítimo del Buquetanque a la Capitanía de Puerto de Coveñas. La operación de Amarre del Buquetanque a la monoboya TLU-2, no podrá iniciarse mientras no se haya efectuado el pago de los derechos a que haya lugar.

OCENSA elaborará toda la documentación necesaria para la carga que se recibirá a bordo del Buquetanque, a saber: conocimiento del embarque, manifiesto de carga, certificados de calidad y cantidad, certificado de origen, informe cronológico ("Estado de Hechos") sobre las Operaciones del Buquetanque en el puerto y certificados emitidos por los inspectores de calidad/cantidad tanto a bordo como de tierra. La fecha con que se emitirán los conocimientos de embarque, corresponderán a fecha de desconexión de las mangueras una vez se haya completado el volumen total del embarque.

9.2. Facilitación del tráfico marítimo.

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

9.3. Visita oficial.

Al arribo del Buquetanque y antes de autorizar las Operaciones de cargue, se practicará visita oficial al Buquetanque por las autoridades competentes, de conformidad con las normas y procedimientos vigentes.

9.4. Libre Plática

Los Usuarios y los operadores de puertos, se abstendrán de autorizar Operaciones si no se cuenta previamente con el otorgamiento de "Libre plática" que para el efecto expida la autoridad marítima.

9.5. Reservas y derechos en la prestación de los servicios

OCENSA podrá suspender el servicio requerido a cualquier Usuario cuando no se encuentre a paz y salvo por todo concepto, por incumplimiento de las normas establecidas en el presente Reglamento, las normas de seguridad, o cuando los servicios a prestar entrañen peligro, para el medio ambiente, las personas o las instalaciones portuarias.

9.5.1. Reserva de derechos en las Operaciones de cargue.

OCENSA se reserva el derecho a:

- a. Iniciar Operaciones de cargue de Buquetanques sólo cuando la documentación correspondiente haya sido presentada conforme a las normas dispuestas en el presente Reglamento de condiciones técnicas de Operación.
- b. No iniciar o suspender Operaciones en las bodegas o cubiertas de aquellos Buquetanques que presenten condiciones inseguras, equipos, aparejos y aditamentos no adecuados, dejando constancia de la irregularidad, ante la Superintendencia de Puertos y Transporte, elevando las Cartas de Protesta correspondientes ante el Capitán del buquetanque de las anomalías encontradas, mientras no se corrija la situación a satisfacción.
- c. Exigir a los Operadores Portuarios contratados por OCENSA trabajar en forma continua dentro de los horarios establecidos para la prestación de los servicios, y fuera de dichos horarios, cuando lo considere necesario para agilizar las Operaciones, evitar congestión o asegurar que las facilidades portuarias sean utilizadas al máximo de su capacidad.

9.5.2. Reserva de derechos en el recibo y entrega de la carga.

OCENSA se reserva el derecho a:

- a. Ordenar la verificación de volúmenes de la carga cuyo volumen no esté indicado en la documentación o cuando existan razones suficientes para considerar que es necesario hacerlo.
- b. No proceder al cargue de Petróleo cuando el Usuario aparezca en los documentos que amparan la mercancía y no se encuentre a paz y salvo con OCENSA, y/o cuando la documentación presentada para su Retiro, no cumpla con los requisitos exigidos por las autoridades competentes y en especial por las autoridades aduaneras. No obstante, la responsabilidad ante las autoridades por falta de documentos o por la insuficiente información contemplada en los mismos, será exclusiva del Usuario quien deberá indemnizar a OCENSA por los daños que se ocasionen por dichas faltas.

ANEXO 1. MEDICIÓN DE CALIDAD Y CANTIDAD

1.1 Todas las mediciones de cantidad y calidad de Petróleo y las muestras de los despachos del Terminal serán realizadas por la compañía de inspección que OCENSA designe, de acuerdo con los estándares y métodos ampliamente aceptados por el sector petrolero. Para todos los efectos a que haya lugar, las mediciones de cantidad y calidad realizadas por el Terminal serán las cifras oficiales.

La medición dinámica realizada por el Terminal será válida para cuantificar el volumen y diligenciar el Bill of Lading. Si la medición dinámica presenta fallas, averías o es abiertamente inconsistente a criterio de OCENSA, OCENSA podrá hacer uso de la medición manual/estática realizada a los tanques de tierra, de acuerdo con lo establecido para el efecto en el Manual del Transportador. Si no hubiere sido posible realizar apropiadamente la medición manual/estática de tanques o esta presenta fallas o es abiertamente inconsistente a criterio de OCENSA, OCENSA podrá, para efectos de la emisión del Bill of Lading, utilizar el volumen calculado en el Buquetanque, aplicando el factor de experiencia de cargue del Buquetanque (VEF), de acuerdo con el Capítulo 17 del API MPMS o la norma que posteriormente lo modifique o reemplace.

Si no se pudiese determinar ningún volumen por las opciones anteriores, OCENSA podrá determinar las cifras realizando balance de cantidades en el Terminal.

1.2 OCENSA directamente o a través de un tercero realizará mediciones y muestreos para determinar la cantidad y calidad del Petróleo retirado del Terminal. Antes de iniciar el Retiro en el Terminal, el Usuario dueño de la carga podrá nombrar, a expensas propias, un Inspector Independiente, calificado y reconocido por la industria, quien podrá presenciar las mediciones, las Operaciones de muestreo y las pruebas llevadas a cabo por OCENSA o su representante para determinar la cantidad y calidad del Petróleo retirado del Terminal.

1.3 Para la realización de las actividades aquí previstas, OCENSA aplicará los lineamientos establecidos en el "Manual de Estándares de Medición de Petróleo", emitido por AMERICAN PETROLEUM INSTITUTE API para medición de cantidad, y para calidad los lineamientos establecidos por la AMERICAN SOCIETY FOR TESTING AND MATERIALS (ASTM), o las normas que posteriormente los modifiquen o reemplacen.

1.4 Si el Usuario o su representante estuvieren en desacuerdo con cualquiera de las mediciones realizadas por OCENSA en el Terminal, deberán notificarlo por escrito a OCENSA dentro de los 30 Días siguientes a la fecha de expedición del Bill of Lading. Dentro de los 90 Días siguientes a la fecha del Bill of Lading, el Usuario o su representante deberá presentar por escrito a OCENSA la reclamación acompañada de los soportes a que haya lugar, si pasado este tiempo el Usuario no allega los soportes, OCENSA entenderá que el Usuario desiste de la reclamación.

Si la reclamación no se presenta oportunamente de acuerdo con lo estipulado en el presente artículo, o si la diferencia de medición entre las cifras en tierra y de cargue del Buquetanque en "volúmenes estándar brutos (GSV)" después de aplicar el "Factor de Experiencia del Buquetanque (VEF)" es igual o inferior al 0.5%, se tendrá por desistida la reclamación y no se dará trámite a la misma.

Los resultados de las mediciones de calidad y cantidad llevadas a cabo por la compañía de inspección que designe OCENSA, se deben utilizar para preparar el Bill of Lading hasta que se resuelva la reclamación.

1.5 OCENSA emitirá una respuesta a la reclamación 30 Días Hábiles después del recibo de la misma.

Cuando por características propias de la reclamación y la correspondiente atención a la misma, no sea posible a juicio de OCENSA, enviar una respuesta definitiva durante el

lapso establecido anteriormente, OCENSA enviará una respuesta preliminar informando las acciones que se realizarán para dar trámite a la reclamación presentada.

1.6 OCENSA deberá preparar las muestras de Petróleo para cada Retiro del Terminal de la siguiente manera:

- a. Se debe utilizar una muestra para determinar la cantidad y calidad en el laboratorio del Terminal o donde OCENSA lo establezca.
- b. OCENSA retendrá una muestra en el volumen que permita la repetición de las pruebas y la almacenará de manera segura de conformidad con la normatividad aplicable, durante un período de máximo 90 Días. En caso de que existiera algún conflicto con un Retiro específico, OCENSA deberá, de acuerdo con la solicitud del Usuario, retener la muestra durante un período de más de 90 Días, según se requiera razonablemente.
- c. Se deberán entregar 2 muestras al Capitán del Buquetanque, una para el Capitán del Buquetanque y una para el consignatario.

Parágrafo: Se deberá entregar 1 muestra al representante del Usuario dueño de la carga.

Todas las muestras deberán tener precintos y quedar registro de los números que identifiquen cada muestra.

1.7 Análisis de laboratorio:

OCENSA o su delegado realizarán a todos los Retiros de Petróleo, los siguientes ensayos de calidad:

- a. Contenido de agua, ASTM D4006 (método por destilación) o ASTM D4377 (método Karl Fischer)
- b. Gravedad API, ASTM D1298
- c. Contenido de azufre, ASTM D4294
- d. Contenido de sedimento, ASTM D473
- e. Contenido de sal, ASTM D3230
- f. Las demás que OCENSA considere conveniente. Los análisis adicionales deben ser reportados al comprador y sólo serán públicos si el dueño de la carga lo autoriza.

1.8. Los Usuarios serán responsables frente a OCENSA y los demás Usuarios, por cualquier afectación a un tercero o a un Usuario originada en la entrega de Petróleo que no cumpla con las especificaciones previstas en el Manual del Transportador. Por lo anterior mantendrán indemne a OCENSA por cualquier reclamación presentada por un Usuario o un tercero en relación con la calidad del Petróleo entregado.

ANEXO 2- PROCESO DE ASIGNACIÓN TURNOS DE AMARRE, ESTADIA, AMARRE Y DESAMARRE DE LOS BUQUETANQUES EN LA TLU-2

1. Capacidad de cargue de la TLU-2 (periodos disponibles para Cargue expresados en Turnos de Amarre):

La TLU-2 tiene una capacidad de atención de Buquetanques que se expresa en número de Turnos de Amarre mensuales. Esta capacidad de atención se calculará o determinará teniendo en cuenta:

- a. El Periodo de Estadía máximo permitido a cada Buquetanque.
- b. El tamaño o volumen a exportar en cada embarque.
- c. El número de Días del mes.
- d. El número de superposiciones o Estadías de Traslape definidos por OCENSA.
- e. Los mantenimientos programados de la TLU-2 y demás actividades que deban realizarse en la infraestructura portuaria que afecten la capacidad de cargue.

Con base en las variables anteriores OCENSA calculará los Turnos de Amarre de que se dispondrá en la TLU-2 para cada Mes M.

2. Proceso de asignación de Turnos de Amarre:

OCENSA elegirá en el transcurso del Mes M-2, un Día para que los Usuarios le informen a OCENSA acerca de sus solicitudes de cargue para el Mes M, señalando (i) la cantidad de Petróleo que se solicita cargar, teniendo en cuenta qué si se trata de Petróleos de calidades diferentes, el mínimo de Barriles en cada parcela deberá ser de 100.000 Barriles (ii) el punto de entrada y (iii) las calidades del crudo a cargar. Esta nominación se puede hacer llegar vía extranet o enviando correo electrónico a las direcciones establecidas por OCENSA en su página web. Para los Usuarios con contratos de transporte vigentes con OCENSA, esta nominación se efectúa al momento de nominar para transporte por el Sistema de Oleoducto de OCENSA, en los términos previstos en el Manual del Transportador cuando se designa como punto de salida una TLU.

OCENSA informará de acuerdo con el calendario del Proceso de Nominaciones del Oleoducto para el Mes M-2, en la herramienta tecnológica dispuesta para ello o notificará vía e-mail a los Usuarios, las fechas establecidas para que los Usuarios realicen la nominación para el cargue.

- a. El inventario proyectado de cada Usuario del Terminal que tenga contrato de transporte suscrito con OCENSA, será informado por OCENSA a los Usuarios a más tardar el último día del Mes M-2.
- b. OCENSA preparará el Programa Preliminar de Turnos de Amarre para el Mes M, teniendo en cuenta lo siguiente:
 - i. El cumplimiento de los contratos de transporte suscritos con OCENSA vigentes para el Mes M y la Operación continua del Terminal, programando los cargues de acuerdo con la disponibilidad de inventarios de Petróleo de conformidad con lo establecido en el numeral 5 de este Anexo.
 - ii. Las condiciones de Excedentes/Faltantes en el Terminal de cada Usuario del Terminal, de conformidad con lo establecido en el numeral 11 del Anexo 2 de este

Reglamento, así como los acuerdos respecto de un Grupo Exportador celebrados por los Usuarios del Terminal.

iii. Condiciones especiales de algunos exportadores previamente conocidas por OCENSA que impliquen criterios especiales para la programación de Turnos de Amarre.

iv. Si una vez programados los Turnos de Amarre con base en los anteriores criterios, quedan Turnos de Amarre disponibles que puedan ser programados con Petróleos provenientes de sistemas de transporte diferentes al de OCENSA y almacenados por fuera del Terminal en Tierra, OCENSA programará los Turnos de Amarre para tales Petróleos, para lo cual el Usuario del Terminal deberá enviar al momento de la nominación, una solicitud escrita firmada por el Representante Legal del Usuario o representante autorizado para nominaciones de conformidad con lo establecido en el Manual del Transportador de haberse registrado alguno, a través de la cual se garantice y acredite a OCENSA:

(a) Que cuenta, individual o conjuntamente con otro(s) Usuario(s) del Terminal en virtud de acuerdos celebrados entre ellos, con el volumen requerido para el cargue, teniendo en cuenta que si se trata de Petróleos de calidades diferentes, el mínimo de Barriles en cada parcela deberá ser de 100.000 Barriles, situación que deberá ser acreditada mediante comunicación enviada a OCENSA por el Usuario o Usuarios y confirmación del operador correspondiente.

OCENSA no tendrá ningún tipo de responsabilidad respecto de tales acuerdos, y los mismos no eximirán al Usuario de su obligación bajo el presente numeral.

Si el acuerdo al que se refiere este numeral contempla la Entrega de Petróleo almacenado en el Terminal en Tierra, se requerirá previa autorización de OCENSA quien deberá determinar que el cargue es operativa y técnicamente viable.

(b) Que el Petróleo será puesto a disposición de OCENSA en el Terminal en las condiciones de tiempo y lugar programadas por OCENSA para el cargue y/o para el empaque de línea de ser requerido por OCENSA, mediante comunicación del Usuario enviada a OCENSA en la que señale la existencia de los contratos necesarios con el fin de hacer las Entregas.

(c) Que el Petróleo a ser entregado en el Mes M cumplirá con las especificaciones de calidad establecidas por OCENSA. Igualmente deberá enviar la certificación a que se refiere el presente Reglamento en el parágrafo del numeral 4.10.1.

De presentarse varias nominaciones para el cargue de Petróleo proveniente de otros sistemas de transporte y almacenado por fuera del Terminal en Tierra que superen el número de Turnos de Amarre disponibles, OCENSA las asignará según el orden de recibo de las nominaciones en las fechas establecidas por OCENSA para cada Mes M-2 y hasta el número de Turnos de Amarre disponibles.

c. Como resultado del proceso de nominación y programación entre el Día 25 y el último Día del Mes M-2, OCENSA le informará a los Usuarios del Terminal a través de la herramienta tecnológica que disponga para el efecto o vía correo electrónico, el Programa Preliminar de Turnos de Amarre para el Mes M, indicando Turnos de Amarre preliminares, en los cuales estarán disponibles los volúmenes para cargue.

Excepcionalmente, OCENSA, siempre y cuando las circunstancias se lo permitan, podrá atender solicitudes de modificación al Programa Preliminar de Turnos de Amarre. En el evento en el que la modificación solicitada no sea aceptada, OCENSA no tendrá ninguna responsabilidad frente al Usuario del Terminal que solicitó la modificación.

Si la solicitud de modificación es aprobada, será incluida por OCENSA en el Programa de Turnos de Amarre.

d. Antes del Día 15 del Mes M-1, OCENSA confirmará el Programa de Turnos de Amarre para el Mes M para cada tipo de Petróleo a ser cargado.

Los Turnos de Amarre finales serán definidos por OCENSA para cada Mes M y serán asignados dentro del período previsto en el Programa Preliminar de Turnos de Amarre, bajo el entendido de que no se haya presentado una situación de Eventos Justificados que afecte las nominaciones para cargue presentadas por los Usuarios del Terminal a OCENSA o que afecte el Programa de Turnos de Amarre que será programado por OCENSA.

El Programa de Turnos de Amarre constará de una lista de nominaciones de cargue y deberá detallar el período del Turno de Amarre, el volumen a cargar, el número de cargue de Petróleo (consecutivo), la TLU por la cual se realizará el cargue y el nombre del Usuario. OCENSA podrá publicar este programa por cada tipo de crudo.

Si una vez elaborado el Programa de Turnos de Amarre resultan Turnos disponibles, OCENSA lo informará a los Usuarios del Terminal, para que con una antelación mínima de 5 Días al inicio del Turno de Amarre, remitan solicitudes adicionales. Tales Turnos de Amarre adicionales serán asignados por OCENSA según el orden de recibo de las solicitudes a partir de la fecha en que OCENSA los haya puesto a disposición de los Usuarios, siempre que las solicitudes cumplan con los requisitos establecidos en este Reglamento y hasta completar los Turnos de Amarre disponibles. Los Turnos de Amarre adicionales así asignados serán informados en las revisiones al Programa de Turnos de Amarre que haga OCENSA.

e. OCENSA siempre y cuando las circunstancias se lo permitan, podrá aceptar solicitudes de modificación al Programa de Turnos de Amarre. En el evento en el que la modificación solicitada no sea aceptada, OCENSA no tendrá ninguna responsabilidad frente al Usuario del Terminal que solicitó la modificación. En el evento en que para atender esta solicitud se requiera un cambio en la Operación normal del Terminal, por ejemplo, y sin limitarse a un desplazamiento del lleno de línea submarina por cambio de producto, los costos asociados a este cambio en la Operación serán asumidos por el Usuario solicitante, quien desde ya autoriza a OCENSA para que incurra en los gastos y costos necesarios con el fin de cumplir con la solicitud de cambio efectuada.

Si la solicitud de modificación es aprobada, será incluida por OCENSA en la revisión del Programa de Turnos de Amarre e informada a los Usuarios.

f. Para la asignación y elaboración de los Programas de Turnos de Amarre, OCENSA no tendrá en cuenta las nominaciones que se presenten por fuera del calendario establecido por OCENSA. De presentarse Turnos de Amarre disponibles se seguirá el procedimiento establecido en el literal d. anterior.

g. Con el fin de propender por la utilización eficiente del Terminal, si en cualquier momento con posterioridad a la emisión del Programa de Turnos de Amarre, resultaran Turnos de Amarre disponibles, éstos podrán ser asignados por OCENSA a Usuarios del Terminal que lo soliciten en los términos del literal d. anterior.

Parágrafo: OCENSA cuenta con un Plan de Contingencia (PDC) y un Plan de Gestión de Riesgo de Desastre vigente, que hace parte integral de la licencia ambiental aprobada por la Autoridad Ambiental, el cual es de obligatorio cumplimiento en las actividades de operación y mantenimiento.

En caso de presentarse eventos que representen un potencial riesgo o afectación al ambiente, durante el desarrollo de las operaciones de OCENSA costa afuera o dentro del terminal, se activará inmediatamente el Plan de Contingencia (PDC) del Terminal Marítimo de OCENSA y el Plan de Gestión de Riesgo de Desastre, en estos planes se consideran las actividades de control y atención del incidente, involucrando recursos internos o externos de ser necesarios; y así mismo se establece el flujo de notificaciones internas y externas de conformidad con la ley colombiana incluyendo, entre otros, la notificación a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA.

Los Usuarios del Terminal deberán ajustar sus actividades e instruir a sus funcionarios para colaborar y garantizar la efectividad de las Acciones que OCENSA considere pertinentes y necesarias con el fin de mantener la operación del Terminal, incluso en los casos de mantenimiento mayor y demás actividades que deban hacerse en la infraestructura cuando estas afecten la operación del Terminal, sin que ello pueda constituir el fundamento para una eventual reclamación ante OCENSA.

3. Obligaciones del Usuario frente al Turno de Amarre asignado:

Serán las establecidas en el numeral 1.6.4. del presente Reglamento.

4. Retiro de volúmenes:

A menos que se estipule algo diferente en el presente Reglamento, cada Usuario del Terminal llevará a cabo los Retiros de los volúmenes disponibles en el Terminal de acuerdo con el Programa de Turnos de Amarre emitido por OCENSA.

En caso de que un Usuario no retire el volumen de Petróleo establecido en el Programa de Turnos de Amarre y el no Retiro de dicho volumen traiga como consecuencia una condición de alto inventario en el Terminal, OCENSA podrá tomar las medidas necesarias para evitar la reducción o suspensión de las Entregas de Petróleo en el Terminal o cualquier afectación a la operación del Terminal o del sistema de oleoducto de OCENSA. El Usuario que causó dicha condición será responsable ante OCENSA otros Usuarios y/o terceros por los perjuicios causados y se obliga a asumir los costos y/o penalidades ocasionados a OCENSA y/o a los Usuarios y/o a terceros. Lo anterior sin perjuicio de lo dispuesto en el Manual del Transportador así como el contrato de transporte que éste llegara a tener suscrito con OCENSA.

Si un Usuario no puede retirar el volumen programado por la TLU definida en el Programa de Turnos de Amarre, OCENSA podrá tomar entre otras, las siguientes medidas:

(i) OCENSA podrá ofrecer el volumen total o parcial no retirado a otros Usuarios. Cualquier Usuario podrá retirar el volumen total ofrecido que, para efectos de Excedentes o Faltantes se tendrá como un retiro de carga normal efectuado por dicho Usuario.

(ii) OCENSA podrá utilizar las instalaciones de almacenamiento disponibles de terceros u otros sistemas de oleoducto que tengan almacenamiento disponible. El Usuario que no retire su volumen programado deberá asumir los costos relacionados con esta operación.

En caso de ser necesario hacer mezclas con el crudo de terceros, cualquier deterioro de calidad del volumen no retirado será asumido por el Usuario.

(iii) En el evento que las operaciones del oleoducto o del Terminal deban ser suspendidas o la producción reducida:

a) OCENSA no será responsable por cualquier pérdida o daño causados por

reducciones en los campos de producción de crudo, el Usuario que causó esta situación será responsable en este caso.

b) El Usuario que no retiró el volumen será responsable de todos los daños y perjuicios causados a OCENSA, a los Usuarios o a terceros.

5. Inventarios: Teniendo en cuenta que por el Terminal, se retira el granel líquido recibido del Sistema de Oleoducto de OCENSA, es necesario que las reglas de Operación y manejo del Terminal tengan en consideración estas condiciones particulares de llegada del Petróleo. Es así como, en la programación de los Turnos de Amarre, OCENSA tendrá en cuenta los inventarios de Petróleos provenientes del Sistema de Oleoducto de OCENSA de cada Usuario del Terminal, que se encuentran disponibles en el Terminal, con el fin de propender por la evacuación continua de tales inventarios.

Una vez se haya realizado dicha programación, los Turnos de Amarre disponibles se programarán con Petróleos provenientes de otros sistemas de transporte de conformidad con lo establecido en este Reglamento.

6. Altos Inventarios: Si OCENSA requiere programar cargues adicionales de Petróleo con el fin de mitigar una situación de altos inventarios reales o proyectados, OCENSA podrá programar cargues adicionales de Petróleo en Turnos de Amarre que sean operacionalmente factibles. Para el efecto, OCENSA informará de inmediato al o a los Usuarios a quienes se le asignen volúmenes para su cargue con base en su condición de Excedentes/Faltantes o condiciones especiales, para coordinar con estos de buena fe las condiciones del cargue.

7. Cambio de Turnos de Amarre:

a. Cuando por circunstancias ajenas a OCENSA, sea necesario modificar el Programa de Turnos de Amarre, OCENSA deberá identificar en primera instancia soluciones que no afecten los programas de Turnos de Amarre, si tales soluciones no existen, podrá modificar el Programa de Turnos de Amarre, sin que esto implique responsabilidad alguna de OCENSA, situación que se le informará al Usuario. En este caso el nuevo Turno de Amarre se aplicará para todos los efectos, incluyendo el cálculo de Demoras de ser el caso.

b. Cuando por circunstancias atribuibles a OCENSA, sea necesario modificar el Programa de Turnos de Amarre, OCENSA le informará la modificación al Usuario con por lo menos 15 Días de anticipación a la fecha de inicio del Turno de Amarre.

c. Cuando OCENSA solicite cambiar el Turno de Amarre en un plazo inferior al aquí estipulado, OCENSA notificará tal circunstancia al Usuario para que éste manifieste si acepta o no la modificación propuesta; en el evento en que no acepte la modificación, las Demoras se calcularán teniendo en cuenta el Turno de Amarre inicialmente programado. Si el Usuario acepta el cambio informado con menos de 15 Días de anticipación a la fecha de inicio del Turno de Amarre, las Demoras, de ser el caso, se calcularán teniendo en cuenta el nuevo Turno de Amarre.

d. Cuando por circunstancias atribuibles al Usuario, sea necesario modificar el Programa de Turnos de Amarre, el Usuario le informará la modificación propuesta a OCENSA con por lo menos 15 Días de anticipación a la fecha de inicio del Turno de Amarre con el fin de que esta decida si acepta o no la modificación propuesta.

Parágrafo: En caso de que sea operativa y técnicamente viable, OCENSA podrá por solicitud de un Usuario o por iniciativa propia programar Estadías de Traslape. OCENSA evaluará que la Estadía de Traslape no cause Demoras, pero si se llegaren a generar Demoras las mismas serán asumidas por el Usuario que solicitó el traslape.

8. Sustitución de Buquetanque por arribo tardío: Si la fecha programada para el arribo de un Buquetanque designado por el Usuario es posterior al Turno de Amarre asignado para ese Buquetanque, el Usuario se obliga a notificar de inmediato a OCENSA de esta situación. En este caso el Usuario se obliga a suministrar un Buquetanque sustituto, siempre y cuando el Buquetanque de reemplazo cumpla con las condiciones mínimas del Terminal y cargue el volumen programado. El Buquetanque sustituto deberá llegar dentro del Turno de Amarre programado, y su postulación deberá ser presentada a OCENSA por escrito con anterioridad al inicio del Turno de Amarre. En todo caso la postulación estará sujeta a la aprobación o rechazo de OCENSA.

Si el Usuario no suministra un Buquetanque sustituto y mantiene la postulación del que arribará fuera de su Turno de Amarre o como consecuencia del cambio, el Buquetanque sustituto arriba tardíamente, el Usuario asumirá todas las consecuencias por cualquier perjuicio que cause a OCENSA a otros Usuarios y/o a terceros. Igualmente, el Usuario asumirá las demoras que se causen a otros Usuarios y mantendrá indemne a OCENSA frente a cualquier reclamación o acción de terceros y demás Usuarios del Terminal.

9. Prelación de Amarre: Se deberá tener en cuenta el protocolo señalado en el numeral 6.2.1. del presente Reglamento.

10. Volúmenes de carga requeridos: Respecto al volumen a cargar programado por Ocensa en el Programa de Turnos de Amarre, el Usuario o el Capitán del Buquetanque indicarán el volumen de carga requerido de acuerdo con las siguientes instrucciones, previa autorización de OCENSA, la cual será emitida dependiendo de las condiciones de Operación del Terminal:

- a. Volumen a cargar +/- 5% (Opción del Capitán); lo cual significa que el Buquetanque se puede cargar entre el 5% menos del Volumen a cargar programado y el 5% más del Volumen a cargar programado. Si el Buquetanque está cargando parcelas diferentes, el Usuario debe indicar en cuál parcela se llega al equilibrio del volumen total.
- b. Volumen de carga requerido o volumen a ser cargado +/- 5% (Tolerancia Operativa); lo cual significa que el Buquetanque puede cargar entre el 5% menos del Volumen de carga requerido y el 5% de más del Volumen de carga requerido. OCENSA determinará el volumen exacto. OCENSA debe informar al Usuario el volumen que se debe cargar.
- c. Volumen a cargar (Mínimo / Máximo); lo cual significa que el Buquetanque debe cargar el Volumen a cargar programado; el margen operativo es de +/- 2.000 Barriles.
- d. No más del volumen a cargar (Máximo); lo cual significa que el Buquetanque no puede exceder el volumen a cargar programado; el margen operativo es de – (menos) 2.000 Barriles.
- e. No menos del volumen a cargar (Mínimo); lo cual significa que el Buquetanque no puede cargar menos del Volumen a cargar programado; el margen operativo es de +2.000 Barriles.

Los Usuarios deben coordinar con todas las partes involucradas que la información entregada al Buquetanque sea la misma información entregada a OCENSA, OCENSA no será responsable por cualquier información incorrecta suministrada al Buquetanque por parte del Usuario ni será responsable por cualquier error que resulte en la operación como consecuencia de no contar con toda la información requerida por parte del Usuario.

Cuando se trate de Petróleos de calidades diferentes, el mínimo de Barriles en cada parcela deberá ser de 100.000 Barriles. Para cada Mes M OCENSA establecerá el

volumen mínimo para cada cargue, situación que se reflejará en el Programa Preliminar de Turnos de Amarre.

Para casos en los cuales un Usuario del Terminal solicite cargar un volumen diferente al mínimo para cargue establecido por OCENSA en un mismo Buquetanque, OCENSA evaluará la viabilidad de cada solicitud. En caso que resulte viable atender la solicitud, OCENSA y el Usuario del Terminal pactarán las condiciones aplicables.

Parágrafo: Si la fecha programada para el arribo del Buquetanque de un Usuario no corresponde al Turno de Amarre para dicho Buquetanque, el Usuario debe informar inmediatamente al Operador de la nueva fecha de llegada y cuál de las siguientes opciones se aplica en relación con la nominación del Buquetanque.

- a) Suministro de un Buquetanque sustituto en los términos del numeral 8 de este Anexo 2. El Usuario podrá reemplazar el buque nominado por un Buquetanque sustituto, siempre que el Buquetanque sustituido cargue el volumen programado. El Buquetanque sustituto debe llegar dentro del Turno de Amarre, y el Operador debe recibir la nominación por escrito antes del primer día del Turno de Amarre. Estas nominaciones estarán sujetas a la aprobación del Ocenasa, que no podrá rechazarlas sin justificación válida.
- b) Mantener la nominación del Buquetanque.
- c) Redistribuir la nominación original en dos (2) o más nominaciones, proponiendo nuevos volúmenes y períodos de carga para los retiros. Las nuevas propuestas serán objeto de consideración por parte del Operador, para establecer si son viables operativamente.

11. Procedimiento de Excedentes/Faltantes (Overlift/Underlift): OCENSA podrá aplicar, respecto de Petróleos de la misma calidad, que se encuentren en el inventario del Terminal y siempre que en su concepto sea operativa y técnicamente viable, el procedimiento descrito a continuación o denominado de Excedentes/Faltantes en la programación de Turnos de Amarre para los Petróleos que se encuentren almacenados en el Terminal en Tierra.

Este procedimiento consiste en un ejercicio matemático que utiliza OCENSA respecto del Petróleo de los Usuarios del Terminal y/o de los Grupos Exportadores, para asignar la titularidad de cada embarque teniendo en cuenta el Inventario Inicial así como las Entregas y Retiros de cada Usuario del Terminal y/o Grupo Exportador con un contrato de transporte por el Sistema de Oleoducto de OCENSA.

Con base en este procedimiento, se establecerá el nivel de Excedentes o Faltantes de conformidad con el inventario de cada Usuario o Grupo Exportador. OCENSA asignará determinado embarque al Usuario o Grupo Exportador con Balance Positivo que tenga mayores Inventarios en el Terminal. Para el efecto los Usuarios o el Grupo Exportador que participen en el procedimiento de Excedentes/Faltantes reconocen y aceptan que: (i) en caso de que no pueda devolver el Petróleo que se le ha prestado en un término máximo de 180 Días a partir del último Día del Mes M, procederá, de conformidad con lo establecido en el presente Reglamento, al pago en efectivo del mismo al Usuario o Usuarios que señale OCENSA, según información que entregará OCENSA dentro de los 30 Días siguiente a la fecha en que se presente el incumplimiento en la devolución del Petróleo y (ii) que autoriza a OCENSA para que use el Petróleo por él nominado para ser utilizado en el procedimiento de Excedentes/Faltantes, en los términos del Anexo 3 de este Reglamento.

Los Usuarios del Terminal o Grupo Exportador también podrán solicitar a OCENSA que para la aplicación del procedimiento de Excedentes/Faltantes se tengan en cuenta los Petróleos almacenados fuera del Terminal en Tierra, siempre y cuando se cumplan las

siguientes condiciones: (i) que sean Petróleos del Usuario del Terminal o Grupo Exportador, y (ii) que sean Petróleos de la misma calidad de aquellos que se encuentran en el inventario del Terminal y con los que se requiere aplicar el procedimiento de Excedentes/Faltantes. OCENSA podrá aceptar dicha solicitud si la misma es técnica y operativamente viable.

Parágrafo primero: No se podrá asignar un Turno de Amarre bajo el procedimiento de Excedentes/Faltantes, cuando de acuerdo con la nominación tentativa del Usuario o los Usuarios, el plazo necesario para que el Usuario del Terminal y/o Grupo Exportador pueda restituir el Petróleo que se le ha entregado para completar un cargue, sea superior a 120 Días. Para el cálculo del plazo que requerirá el Usuario del Terminal y/o Grupo Exportador para reponer el Petróleo, OCENSA tendrá en cuenta la nominación tentativa para los próximos 5 meses elaborada por el respectivo Usuario o Usuarios, así como la vigencia del contrato suscrito con OCENSA. En caso de que un Usuario tenga varios contratos suscritos con OCENSA se deberá tener en cuenta tal situación al momento de establecer si un Usuario o Grupo Exportador en particular tiene capacidad para participar en el procedimiento de Excedentes/Faltantes o no.

Parágrafo segundo: En caso de incumplimiento en la devolución del Petróleo se tendrá en cuenta lo siguiente: (i) la certificación que expida OCENSA informando el número de Barriles de Petróleo adeudado por el Usuario del Terminal, así como el acreedor del mismo prestará mérito ejecutivo; (ii) el valor a pagar por el Petróleo que no ha sido devuelto será el promedio mensual más alto del Valor Declarado durante los 180 Días siguientes al último Día del Mes M en que se realizó el cargue para lo cual mes a mes se deberá actualizar el mismo, (iii) en caso de que el pago no se realice dentro de los 30 Días siguientes a partir de la fecha en que OCENSA notifique el incumplimiento se causarán intereses de mora a favor del acreedor a la tasa Libor + 4, sin que en ningún caso pueda superar la tasa máxima permitida por la ley colombiana.

Parágrafo tercero: En caso de que llegada la fecha programada para el Retiro el Remitente no haya Entregado el volumen programado por OCENSA para el cargue según la nominación del Usuario, deberá en todo caso realizar el Retiro de los volúmenes transportados, pues de lo contrario aplicará lo establecido en este Reglamento para los casos de incumplimiento en el Retiro por parte del Usuario.

Parágrafo cuarto: En caso de no ser operativa o técnicamente viable la aplicación del procedimiento establecido en este numeral, Ocensa definirá las reglas que garanticen la continuidad de la operación del Sistema de Oleoducto de OCENSA y del Terminal Coveñas.

12. Evento Justificado: Para efectos de este Reglamento, "Evento Justificado" significa un evento o circunstancia que (i) razonablemente no fuere previsible por la parte afectada ("Parte Afectada") con anterioridad a su ocurrencia; (ii) en ningún caso, pueda imputársele a culpa de la Parte Afectada, (iii) que la Parte Afectada no pueda resistir mediante la realización de esfuerzos razonables que sean aplicables al ejercicio de la actividad, y (iv) que le impidan a la Parte Afectada el cumplimiento de sus obligaciones derivadas del presente Contrato.

Los eventos de terrorismo, huelga (sea legal o ilegal), paro o disputas laborales, perturbación ciudadana o condiciones pluviométricas, actos de enemigos públicos, guerra (declarada o no declarada), guerra civil, sabotaje, bloqueos, revolución, asonada, insurrección, disturbios civiles, epidemias, ciclones, maremotos, deslizamientos de tierra, rayos, terremotos, inundaciones, tormentas, incendio, condiciones adversas del clima y explosiones, constituirán Eventos Justificados sin que medie la condición prevista en el numeral (i) del párrafo anterior, siempre y cuando se cumplan los requisitos a que se refieren los numerales (ii) a (iv) del párrafo anterior.

Adicionalmente, OCENSA podrá exonerarse del cumplimiento de sus obligaciones, cuando el Evento Justificado se deba a vicio propio o inherente del Petróleo transportado, siempre que haya ejercido los controles inherentes a su actividad al momento de recibo del mismo o al hecho exclusivo de un tercero.

Parágrafo primero: Las obligaciones de una Parte Afectada bajo este Reglamento se suspenderán en la medida, y únicamente en la medida en que dichas obligaciones se vean afectadas por un Evento Justificado. En tal evento, la Parte Afectada deberá presentar notificación escrita a la otra Parte con todos los detalles del Evento Justificado, incluyendo el Día, y de ser posible la hora, en que éste se inició, junto con la descripción de las obligaciones afectadas por éste, de forma inmediata y a más tardar dentro de los 3 Días siguientes a que ocurra el Evento Justificado.

Parágrafo segundo: Después de una declaración de Evento Justificado y mientras éste se mantenga, OCENSA no aceptará Buquetanques ni realizará cargues, salvo que las condiciones técnicas y operativas lo permitan. Una vez se normalice la Operación y sea posible hacer la reprogramación adecuada del cargue, OCENSA publicará un nuevo Programa de Turnos de Amarre para el mes vigente y para el siguiente mes, si ya se había emitido, o un nuevo Programa Preliminar de Turnos de Amarre, según sea el caso.

13. Medición de cantidad y calidad: OCENSA realizará las mediciones de cantidad y calidad de conformidad con lo estipulado en este Reglamento y en el Manual del Transportador. El Petróleo a ser cargado deberá cumplir con las condiciones de que trata el Anexo 1 del presente Reglamento.

14. Periodo de Estadía y Demoras: El Período de Estadía permitido comienza después de emitido de un NOR válidamente aceptado y cuando el Buquetanque esté Amarrado, con las siguientes excepciones:

- a. En caso de que el NOR del Buquetanque sea emitido antes del inicio del Turno de Amarre, el Periodo de Estadía comenzará a las 6:00 horas del primer Día del Turno de Amarre asignado, siempre y cuando el NOR sea válido y sea aceptado por OCENSA, o en el momento en el que Buquetanque se encuentre Amarrado, lo que ocurra primero.
- b. En caso de que el NOR del Buquetanque sea emitido dentro de su Turno de Amarre, el Periodo de Estadía comenzará 6 horas después de que el NOR se haya emitido y haya sido aceptado por Ocensa o el Buquetanque haya sido Amarrado a la TLU-2, lo que ocurra primero.
- c. En caso de que el NOR sea emitido después de la expiración del Turno de Amarre el Período de Estadía comenzará una vez el Buquetanque esté Amarrado, siempre y cuando el NOR sea válido y sea aceptado por OCENSA

El Período de Estadía terminará cuando se desconecten las mangueras de cargue o se cumpla el período establecido por OCENSA para dicho Período de Estadía, lo que ocurra primero. En caso de que ocurra el segundo evento y el Buquetanque permanezca conectado, el tiempo adicional que resulte hasta la desconexión de mangueras, se considerará como Demora. En caso de por algún motivo atribuible al Buquetanque el mismo no pueda ser desamarrado, el tiempo adicional que resulte hasta el desamarre será considerado como Demoras ocasionadas por parte del Buquetanque y por lo tanto, dicho Buquetanque se hará responsable si esta situación origina Demoras en los Buquetanques que les corresponda los Turnos de Amarre siguientes, de acuerdo al programa emitido por OCENSA, y tendrá que pagar las Demoras y cualquier otro costo o gasto que esta situación genere a OCENSA, además Usuarios y/o a terceros.

Parágrafo: Las Demoras que se le ocasionen al Buquetanque con ocasión de la presencia de tripulación bajo los efectos de alcohol y/o drogas será responsabilidad del Armador. Así

mismo, sí en el evento contemplado en el numeral 6.3.2. del Reglamento, el Capitán decide zarpar sin haber completado el cargue total de Petróleo programado, el flete muerto así como los demás costos y/o perjuicios que se causen como consecuencia de este hecho, incluyendo los costos que se generen para OCENSA con el fin de mantener la de la operación, serán responsabilidad exclusiva del Armador y no de OCENSA.

15. Demoras ocasionadas por OCENSA: En caso de que alguna Demora sea atribuible a OCENSA por ser ocasionada dentro del control de OCENSA, y que no se clasifique dentro de las excepciones del presente numeral o como un Evento Justificado, el tiempo de la Demora será el resultado de restar el tiempo total de permanencia del Buquetanque, del Período de Estadía permitido, de conformidad con el presente Reglamento. OCENSA responderá únicamente por Demoras y no por otros daños, ya sean directos o indirectos.

No se considerará una Demora atribuible a OCENSA cuando el Buquetanque arribe al Terminal dentro de su Turno de Amarre asignado y OCENSA tome hasta 6 horas para iniciar las maniobras de Amarre.

En caso de que un Buquetanque programado haya excedido el Periodo de Estadía y OCENSA sea responsable por el pago de la Demora, este pago se efectuará a la tasa especificada en el contrato de fletamento entre el fletador y el fletante, siempre y cuando dicha tarifa sea determinada siguiendo los parámetros del WORLDSCALE (World Wide Tanker Nominal Freight Scale) aplicable a un Buquetanque del tamaño y tipo similar al Buquetanque en cuestión. En caso de que OCENSA no esté de acuerdo con el valor cobrado por Demoras, se acudirá al trámite conciliatorio en el Centro de Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá. El costo de la conciliación será asumido por partes iguales.

Cualquier reclamación por Demora será presentada por escrito por el Usuario totalmente documentada a OCENSA dentro de los 120 Días siguientes a la fecha del Conocimiento de Embarque, incluyendo el estado de hechos firmado por el Capitán y el Cargo Loading Master, el cálculo de la Demora de conformidad con el estado de hechos, copia del contrato de fletamento, copia de las tarifas de WORLDSCALE y copia de la factura o evidencia del pago realizado al Buquetanque afectado por la Demora.

La suma pagada debido a la Demora en ningún caso excederá la suma efectivamente pagada por el Usuario debido a la Demora mencionada.

En adición al Evento Justificado Ocensa tampoco responderá por Demoras cuando se pierda tiempo o se gaste tiempo por alguna de las siguientes circunstancias:

- a. El trayecto del Buquetanque entre el punto de arribo dentro del Área de Fondeo y la TLU - 2, incluyendo el tiempo que le lleva el Amarre en la monoboya TLU-2, de acuerdo con las instrucciones recibidas por OCENSA;
- b. Cuando se esté descargando agua de lastre;
- c. Los daños, ineficiencias u otras causas atribuibles directa o indirectamente al cargue del Buquetanque a la rata dispuesta por OCENSA, después de tener en cuenta cualquier variación de contrapresión;
- d. Desplazamiento del oleoducto submarino solicitado por el Usuario;
- e. Falta de la documentación para la exportación;
- f. Cuando el Buquetanque no cumpla los requisitos exigidos por la DIMAR para adelantar los trámites necesarios para sus Operaciones;

- g. Si el Usuario remite información imprecisa, errada e incoherente rehusándose el Capitán a firmar los conocimientos de embarque;
- h. Cuando el Usuario requiera un paz y salvo económico antes del cargue;
- i. Si el Inspector Independiente designado por el Usuario no llega antes del inicio del cargue;
- j. Una disputa laboral o huelga que involucre al Capitán, los oficiales o la tripulación de un Buquetanque o de los remolcadores o del piloto;
- k. Condiciones meteomarinas adversas que demoren el Amarre o las operaciones de cargue del Buquetanque;
- l. No haya pago de servicios portuarios por parte de la Agencia Marítima previo al Amarre;
- m. Que las autoridades locales no realicen a tiempo la Libre Plática de acuerdo con la información del Terminal sobre el tiempo en que se tiene planeado iniciar las Operaciones de Amarre y cargue;
- n. Demoras en obtener el Petróleo disponible para el despacho o parte del despacho por cualquier motivo más allá del control OCENSA;
- o. Cualquier razón que esté por fuera del control de OCENSA incluyendo las Demoras que surjan del mal tiempo o de condiciones del mar.
- p. Cualquier circunstancia atribuible al Usuario, al Agente Marítimo y/o al Buquetanque.

Parágrafo primero: Sin perjuicio de lo establecido en el numeral 15 de este Anexo en relación con la responsabilidad de OCENSA por Demoras, de conformidad con lo establecido en el artículo 1616, inciso final, del Código Civil, la responsabilidad de OCENSA por la imposibilidad de que un Usuario realice un retiro de petróleo, distinto a una Demora, en caso de hechos demostrados e imputables a OCENSA, se limitará a una indemnización por una suma máxima equivalente a multiplicar la tarifa por retiro por el número de barriles a Retirar de conformidad con las pruebas que allegue el Usuario.

Parágrafo segundo: En caso de pérdidas de petróleo, daños del mismo y en general por la ocurrencia de cualquier otro evento no regulado en el presente documento imputable a OCENSA, de conformidad con lo establecido en el artículo 1616, inciso final, del Código Civil, OCENSA reparará el daño sufrido por el Usuario. Para tales efectos, las Partes declaran, aceptan y entienden que salvo que el daño o perjuicio, se produzca por una conducta dolosa o gravemente culposa de OCENSA, OCENSA únicamente responderá: (i) a título de daño emergente hasta por el 75% del Valor Declarado de los Barriles de Petróleo perdidos y (ii) a título de lucro cesante, hasta por el 25% del monto que corresponda indemnizar a OCENSA conforme a lo dispuesto en el literal (i) precedente. En todo caso, el daño deberá estar debidamente comprobado.

ANEXO 3 AUTORIZACIÓN PARA LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EXCEDENTES/FALTANTES

Hacen parte del presente documento las definiciones contenidas en el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Coveñas así como en el Manual del Transportador de Ocensa. En caso de discrepancia entre unas y otras prevalecerán las del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Coveñas.

DERECHOS DE OCENSA A EFECTUAR EL PROCEDIMIENTO DE EXCEDENTES/FALTANTES. En los términos del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Coveñas, el Usuario reconoce que OCENSA tendrá derecho a utilizar el Petróleo de un Usuario con el fin de completar las Entregas necesarias para poder cargar un Buquetanque de otro Usuario, siempre que, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Coveñas, se estime que el término en que, el Usuario a quien se le prestará el Petróleo (en adelante, el "Usuario Beneficiario") lo devolverá en un término que no excederá de 180 días calendario, con un volumen de crudo de la misma corriente a aquél que se le ha prestado. Para efecto del cálculo del término en el que el Usuario Beneficiario devolverá el Petróleo, OCENSA se basará en la información suministrada por el Usuario Beneficiario, en especial la Nominación Tentativa, a que se refiere el Manual del Transportador de OCENSA, por lo cual ésta no será responsable por la calidad o veracidad de la misma.

En caso de que transcurridos 180 días calendario desde la fecha en que se prestó el Petróleo, el Usuario Beneficiario no haya realizado la devolución del mismo, éste se obliga a pagar el Petróleo no devuelto en los términos del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Coveñas, por lo que desde ya acepta que el número y calidad de Barriles que se le han prestado, así como el Usuario o Usuarios a quienes les adeuda los mismos (en adelante, el "Usuario Acreedor"), será aquél o aquellos que establezca OCENSA en la comunicación en la que le informa del incumplimiento en la devolución del Petróleo que se le ha prestado. El valor a pagar por el Petróleo será el establecido en el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Coveñas en particular, de conformidad con lo establecido en el numeral 11 del Anexo 2 de este Reglamento. Con el fin de determinar quién o quienes tienen la calidad de Usuario Acreedor, OCENSA tendrá en cuenta el resultado de la Balance para el Usuario realizada de conformidad con lo establecido en el Manual del Transportador.

Una vez OCENSA declare el incumplimiento, el inventario del Usuario Beneficiario, en lo que se refiere al Petróleo que se le ha prestado, reflejará un valor de cero (0) en el inventario, toda vez que la obligación a su cargo y a favor del Usuario Acreedor será dineraria. Por su parte, para la misma fecha el inventario reflejará para el Usuario Acreedor un inventario igual a cero (0) respecto de la obligación a cargo del Usuario Beneficiario.

El Usuario Acreedor reconoce que OCENSA no será responsable por la devolución del Petróleo o pago del mismo, según sea el caso, por parte del Usuario Beneficiario. Sin perjuicio de lo anterior, OCENSA acepta que ejecutará el procedimiento de Excedentes/Faltantes de manera diligente.

AUTORIZACIÓN. El Usuario Acreedor reconoce y acepta que OCENSA puede realizar el procedimiento de Excedentes/Faltantes a que se refiere el numeral 11 del Anexo 2 del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Coveñas, y autoriza a OCENSA para que dicho procedimiento sea aplicado con cualquiera de los Usuarios del Terminal, quienes en caso de que no puedan devolver el Petróleo que les ha sido prestado, dentro de los 180 días calendario siguientes a la fecha en que se realizó el préstamo, deberán pagar el valor del Petróleo no devuelto en efectivo. El pago se deberá hacer directamente al Usuario Acreedor de conformidad con lo establecido en el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Coveñas.

ANEXO 4 PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

- 1 INSTRUCTIVO 10 ACCIONES EN CASO DE PERDIDA DE LA COMUNICACIÓN CON LA TLU 2
- 2 INSTRUCTIVO 11 DESPACHO A BUQUE TANQUE
- 3 INSTRUCTIVO 12 OPERACION BOMBAS PRINCIPALES OCENSA A LAS TLU'S
- 4 INSTRUCTIVO 13 RECIBO Y ENTREGA DE EQUIPOS A MANTENIMIENTO
- 5 INSTRUCTIVO 17 CARGUE DE BUQUE TANQUES EN LA TLU-2
- 6 INSTRUCTIVO 18 CONEXION Y DESCONEXION DE MANGUERAS AL BUQUE TANQUE
- 7 INSTRUCTIVO 19 AMARRE Y ZARPE DE BUQUE TANQUES -PROTOCOLO PG 70
- 8 INSTRUCTIVO 20 CARGUE DE COMBUSTIBLE A EMBARCACIONES
- 9 INSTRUCTIVO 21 FUGA DE CRUDO DURANTE LA OPERACION DE CARGUE DE BUQUE TANQUES
- 10 INSTRUCTIVO 22 INSPECCION DE SEGURIDAD PRE- OPERATIVA A BORDO DEL BUQUE TANQUE
- 11 INSTRUCTIVO 23 INSTALACION GALL THOMSON
- 12 INSTRUCTIVO 24 CAMBIO DE LINEAS DE MANGUERAS FLOTANTES V.1 2017
- 13 INSTRUCTIVO 25 MANTENIMIENTO CIERRE SUBITO VALVULAS MARIPOSAS
- 14 INSTRUCTIVO 26 MEDICION DE CRUDO EN BUQUE TANQUES
- 15 INSTRUCTIVO 27 RESPUESTA ANTE EVENTOS METEREOLÓGICOS ADVERSOS
- 16 INSTRUCTIVO 28 REMPLAZO DEL CABO HAWSER
- 17 INSTRUCTIVO 29 REPORTE DE NOVEDADES EN BUQUE TANQUE
- 18 INSTRUCTIVO 30 SALIDA Y ENTRADA DE STRING FLOTANTE DE LOTE PLAYA
- 19 INSTRUCTIVO 32 EMERGENCIA EN CASO RUPTURA LINEA DE AMARRE REMOLCADOR DE MANIOBRA V0 2018
- 20 3GGG-PRU-1522 DICOV INSTRUCTIVO OPERACIONAL_V5.0
- 21 INSTRUCTIVO DRENAJES DE DIQUES DE TANQUES
- 22 INSTRUCTIVO DRENAJES FONDO DE TANQUES
- 23 INSTRUCTIVO INSPECCION DE TANQUES EN SERVICIO
- 24 INSTRUCTIVO LIMPIEZA DE FILTROS DE PATIN DE MEDICION
- 25 INSTRUCTIVO LIMPIEZA SEPARADOR API Y CAJAS ACEITOSAS
- 26 INSTRUCTIVO MEDICION DE CRUDO EN BUQUE TANQUES
- 27 INSTRUCTIVO RECIBO Y CALCULO DE VOLUMENES DE CRUDO
- 28 INSTRUCTIVO RETIRO BOTELLAS AUTOSAMPLER ACTUALIZADO
- 29 INSTRUCTIVO TRANSFERENCIA A ODC-ECOPETROL VIT
- 30 INSTRUCTIVO 1 AMARRE Y ZARPE DE BUQUE TANQUES
- 31 INSTRUCTIVO PLAN DE EMERGENCIAS ESTACION TERMINAL COVEÑAS OFF SHORE
- 32 PROCEDIMIENTO PARA EL CONTROL DE ACCESO A LA TERMINAL MARÍTIMA OCENSA

Revisó Técnico: JORGE ACEVEDO – Apoyo Técnico a la Supervisión – GPP -VGC
Revisó Ambiental: DIANA CAROLINA ORJUELA - Profesional GIT Ambiental

Vo. Bo. Técnico: FERNANDO ALBERTO HOYOS ESCOBAR - Gerente GIT Portuario VGC
Vo. Bo. Ambiental: LILIAN CAROL BOHÓRQUEZ OLARTE - Gerente GIT Ambiental VPRE