



MINISTERIO DE TRANSPORTE

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

RESOLUCIÓN No. DE 2022

()

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A. Terminal San Andrés”

EL VICEPRESIDENTE DE GESTIÓN CONTRACTUAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

En cumplimiento de la Ley 1 de 1991 y sus decretos reglamentarios y de la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017 del Ministerio de Transporte, en ejercicio de sus competencias y facultades legales, en especial las contenidas en el numeral 9º del artículo 15 del Decreto 4165 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 otrora Superintendencia General de Puertos, en su numeral 27.3 dispone *“Expedir por medio de resolución, las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos.”*
3. Que, en virtud de lo anterior, mediante Resolución No. 071 del 11 de febrero de 1997, la Superintendencia General de Puertos determinó 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 Auto No. 224 del 24 de mayo de 2002, la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina – CORALINA, otorgó el Plan de Manejo Ambiental - PMA para la operación del Terminal de Combustibles “El Arenal” de La Isla de San Andrés a Texas Petroleum Company.
7. Que mediante Resolución No. 1109 del 10 de marzo de 2003 el Director General de Transporte Marítimo y Puertos del Ministerio de Transporte aprobó el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operaciones Portuarias de la Sociedad Texas Petroleum Company – San Andrés.
8. 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.”*

RESOLUCIÓN No. “Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A. Terminal San Andrés”

9. Que el 18 de septiembre de 2007 se suscribió el Contrato de Concesión Portuaria No. 009 entre el Instituto Nacional de Concesiones – INCO y la SOCIEDAD PORTUARIA DE LA ZONA ATLÁNTICA S.A., cuyo objeto consiste en ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva la zona de uso público que incluye el sector de playa, terrenos de bajamar y las zonas marítimas accesorias a aquellas o éstos, para la administración y operación de la infraestructura portuaria que incluye el muelle denominado el Arenal de la Isla de San Andrés en el departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, por el término de veinte (20) años, a cambio de la contraprestación establecida en la Cláusula Octava del citado contrato.

10. Que mediante Otrosí No. 01 del 02 de abril de 2009, las partes acordaron modificar la Cláusula Octava “Valor del Contrato y Forma de Pago de la Contraprestación.

11. Que el Decreto 087 de 2011 “Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias” en sus numerales 2.4 del artículo 2 y 6.3 del artículo 6, asigna al Ministerio de Transporte las funciones de formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, portuario y férreo.

12. Que mediante Decreto 4165 del 03 de noviembre de 2011 se cambió la naturaleza jurídica y la denominación del Instituto Nacional de Concesiones – INCO, pasando de ser un establecimiento público a una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial denominada Agencia Nacional de Infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte, el cual dispone expresamente en su artículo 25 que los derechos y obligaciones que a la fecha de expedición del citado Decreto tenga el Instituto Nacional de Concesiones – INCO, continuarán a favor y a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura.

13. Que mediante Acuerdo de Cesión del 28 de diciembre de 2015 (en adelante Otrosí No. 2) se cedió el Contrato de Concesión Portuaria No. 009 de 2007 a la Sociedad CHEVRON PETROLEUM COMPANY en los términos allí expuestos e indicados en la Resolución 1508 de 2015, la cual hace parte integral del mencionado acuerdo de cesión.

14. Que mediante Otrosí No. 03 del 26 de julio de 2016 la Sociedad CHEVRON PETROLEUM COMPANY cedió el Contrato de Concesión Portuaria No. 009 de 2007 a la NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A. quedando junto con la sociedad cedente solidariamente responsable al cumplimiento de todas las obligaciones ambientales derivadas de las licencias, permisos y/o autorizaciones ambientales existentes y relacionadas Contrato de Concesión Portuaria No. 009 de 2007, hasta tanto la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina – CORALINA autorizara la cesión de las licencias, permisos y/o autorizaciones ambientales.

15. Que mediante Resolución No. 729 del 25 de agosto de 2016, CORALINA autoriza la cesión del Plan de Manejo Ambiental a la Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica S.A, el cual había sido aprobado a Chevron Texaco Petroleum Company mediante Auto No. 224 de 2002, a su vez fue cedido a la entonces firma Sociedad Portuaria de la Zona Atlántica S.A., (Chevron Export S.A.S.) a través de la Resolución No. 290 del 16 de abril de 2007, en lo concerniente al manejo y operación de la zona pública y su infraestructura, incluyendo el muelle marginal ubicado en el sector “El Arenal”.

16. Que mediante Auto No. 097 del 19 de abril de 2021, la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina – CORALINA, inició trámite para la aprobación de la actualización del Plan de Manejo Ambiental otorgado mediante Auto No. 224 del 24 de mayo de 2002, en atención a la solicitud realizada mediante oficio de fecha del 21 de julio de 2020 por Chevron Petroleum Company, del documento denominado “Actualización del Plan de Manejo Ambiental del Terminal de Combustible El Arenal”.

17. Que mediante Resolución No. 566 del 25 de octubre de 2021, la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina – CORALINA, autoriza la modificación del Plan de Manejo Ambiental otorgado mediante Auto No. 224 del 24 de mayo de 2002 al terminal de combustibles el Arenal en la Isla de San Andrés, por concepto de ampliación de la capacidad del Tanque No. 100488 a 6.094 Barriles.

18. Que conforme la Cláusula Décima Quinta numeral 15.27 del Contrato de Concesión Portuaria No. 009 de 2007 el Concesionario se obligó a “Actualizar el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria aprobado por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución No. 1109 del 10 de marzo de 2003”.

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

20. Que de conformidad con el artículo 2° de la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación “(...) se aplicará a los titulares de concesiones portuarias, homologaciones, autorizaciones temporales, permisos, licencias portuarias o cualquier otro tipo de permiso portuario establecido en las Leyes 1ª de 1991, 1242 de 2008 y en sus Decretos Reglamentarios.”.

RESOLUCIÓN No. **“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A. Terminal San Andrés”**

21. Que la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, en su artículo 15 dispone:

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

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

22. Que la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, en su artículo 18 establece:

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

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

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

RESOLUCIÓN No. **“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A. Terminal San Andrés”**

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

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

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

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

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

24. Que la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, en su artículo 21 establece:

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

25. Que así mismo la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, en su artículo 22 estatuye:

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

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

26. 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.

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

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

RESOLUCIÓN No. “Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A. Terminal San Andrés”

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.”

27. Que el artículo 1° de la Resolución 0004159 de 2017 estableció que los autorizados que tengan aprobado el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de Puertos Marítimos y 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.

28. Mediante radicado ANI No. 20213030156791 del 05 de mayo de 2021 la Gerencia de Proyectos Portuarios de la ANI solicitó al Concesionario remitir en el menor tiempo posible copia del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, toda vez que el mismo fue objeto de modificaciones de ajuste.

29. Que, en atención a las disposiciones legales y contractuales antes enunciadas, la NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A. – TERMINAL SAN ANDRÉS mediante radicado ANI No. 2021-409-065833-2 del 15 de junio de 2021 informó que el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria – RCTO del muelle privado de San Andrés Islas remitido mediante radicado ANI No. 2018-409-086937-2 del 27 de agosto de 2018 no había sido actualizado o modificado, adjuntando los siguientes conceptos de las Autoridades competentes, a saber:

29.1. Mediante comunicación con Registro No. 20186000901831 del 22 de agosto de 2018 la Superintendencia de Transporte allegó a esta Entidad mediante radicado ANI No. 2018-409-085840-2 del 23 de agosto de 2018 concepto favorable respecto del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, presentado por Chevron Petroleum Company - Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica S.A. Terminal San Andrés, en el que indica:

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

29.2. Mediante comunicación No. 29201805736 del 12 de septiembre de 2018 y radicado ANI No. 2018-409-097507-2 del 21 de septiembre de 2018 la Dirección General Marítima – DIMAR efectuó la evaluación técnica con concepto favorable respecto del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación - RCTO presentado por la Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica – San Andrés, indicando:

*“Con referencia al oficio No. E0002025 del 11 de julio del presente año radicado en DIMAR bajo el No. 292018105722 el 11 de julio de 2018, mediante el cual presenta el Proyecto de Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación —RCTO de la Nueva Sociedad Portuaria de la Zona Atlántica - San Andrés, para concepto de la Autoridad Marítima de acuerdo con lo establecido en la Resolución 850 del 6 de abril de 2017 expedido por el Ministerio de Transporte, me permito remitir Evaluación Técnica al Proyecto de Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación —RCTO de la Nueva Sociedad Portuaria de la Zona Atlántica - San Andres con **concepto Favorable**.”* (Subrayado fuera del texto).

29.3. Mediante comunicaciones con radicados ANI No. 2018-303-032369-1 del 28 de septiembre de 2018, No. 2018-409-1157482-1 del 06 de noviembre de 2018 y No. 2019-303-0027706-1 del 05 de febrero de 2019, la Agencia solicitó concepto a la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina – CORALINA, respecto al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica S.A.

29.4. Que mediante comunicación con radicado ANI No. 2019-303-021312-1 del 04 de julio del 2019, teniendo en cuenta que la ANI no había obtenido pronunciamiento por parte de las Autoridades Ambientales Regionales, esta Agencia solicitó mediación al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible-MADS como ente rector del sector ambiente, para proceder con el trámite de aprobación de los reglamentos de condiciones técnicas de operación de las Concesiones Portuarias referidas en la comunicación.

29.5. Que mediante comunicación con radicado ANI No. 2019-409-078098-2 del 29 de julio de 2019, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible-MADS, remitió copia a la Agencia de la solicitud remitida a la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina–CORALINA, respecto a la solicitud de concepto para la aprobación del Reglamento Técnico de Condiciones Técnicas de Operación para la Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica Terminal San Andrés.

RESOLUCIÓN No. **“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A. Terminal San Andrés”**

29.6. Mediante radicados ANI No. 2019-303-042621-1 del 10 de diciembre de 2019 y No. 2020-605-026927-1 del 14 de septiembre de 2020, la Agencia Nacional de Infraestructura reiteró solicitud de Concepto Ambiental a la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina – CORALINA, respecto al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica S.A terminal de San Andres, teniendo en cuenta lo estipulado en la Resolución No. 850 de 2017, expedida por el Ministerio de Transporte.

29.7. Mediante la Resolución No. 452 del 26 de noviembre de 2020, allegada mediante correo electrónico del 10 de marzo de 2021 por la NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA – SAN ANDRÉS, la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina - CORALINA, emitió concepto ambiental favorable, con relación a la evaluación del documento Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación y Seguridad Portuaria presentado por Chevron Petroleum y Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica Terminal San Andrés, sumado al concepto técnico No. 233 del 19 de noviembre de 2020, emitido por la Subdirección de mares y costas de la misma Corporación. En los siguientes términos:

“Artículo Primero: Emitir concepto Favorable con relación a la evaluación del documento Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación y seguridad portuaria presentado por Chevron Petroleom Company Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica Terminal San Andres, Fechado marzo 2018, con ocasión a la solicitud presentada por la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI, y a la compañía Chevron Petroleum Company, conforme lo expuesto en la parte motiva de este acto administrativo y sus anexos, los cuales hacen parte integral del presente proveído”. (Subrayado y negrilla fuera del texto)

Artículo Segundo: El concepto técnico No. 233 del 19 de noviembre de 2020, emitido por la subdirección de mares y costas de la Corporación hace parte integral del presente proveído y en consecuencia se constituye en el documento técnico con base en el cual se adopta la presente decisión. (...)

30. 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.

31. Que la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo Portuario de la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI, mediante memorando No. 20213030122813 del 07 de septiembre de 2021 emitió concepto técnico favorable respecto del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por el Concesionario, en los siguientes términos:

“IV. ANÁLISIS TÉCNICO

Una vez revisado el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria – RCTOP allegado a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, correspondiente a la instalación portuaria CHEVRON

PETROLEUM COMPANY – NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A. TERMINAL SAN ANDRES, mediante la comunicación con radicado ANI No. 2018-409-086937-2 del 27 de agosto de 2018, se tiene lo siguiente:

a) El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación cuenta con el concepto previo favorable por la autoridad ambiental, la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina - CORALINA, cumpliendo así con lo dispuesto en el párrafo tercero del artículo 20 de la Resolución 850 de 2017.

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

V. CONCLUSIONES

*Desde el punto de vista técnico, ésta Gerencia **considera viable** proceder con la aprobación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria, allegado a esta entidad por la Nueva*

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)

RESOLUCIÓN No. “Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A. Terminal San Andrés”

Sociedad Portuaria Zona Atlántica S.A. – Terminal San Andrés, mediante comunicación con radicado ANI No. 2018-409-086937-2 del 27 de agosto de 2018, toda vez que cumple con los requisitos exigidos en la normatividad técnica aplicable y se encuentra acorde a lo establecido en las disposiciones contractuales.”

32. Que teniendo en cuenta que se ha efectuado la verificación y estudio técnico pertinente del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica S.A. – Terminal San Andrés, 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. 009 de 2007 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 **NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A. – Terminal San Andrés** en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 009 del 18 de septiembre de 2007, 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. 009 de 2007 y sus otrosíes.

Parágrafo segundo. - La aprobación de la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la **NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A. – Terminal San Andrés** 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. 009 de 2007 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. 009 de 2007, prevalecerá lo dispuesto en el Contrato de Concesión y sus otrosíes, razón por la que, entre otros, este acto administrativo no se entiende como la autorización de ejecuciones de inversiones no contempladas en el mismo.

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

ARTÍCULO TERCERO. - Notifíquese la presente resolución a la **NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A. – Terminal San Andrés**, 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 Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina – CORALINA 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. 1109 del 10 de marzo de 2003.

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 _____

JUAN FRANCISCO ARBOLEDA OSORIO
Vicepresidente de Gestión Contractual
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

RESOLUCIÓN No. “Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A. Terminal San Andrés”

Vo. Bo. Jurídico: José Román Pacheco Gallego – 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

REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE OPERACIÓN Y SEGURIDAD PORTUARIA



**CHEVRON PETROLEUM
COMPANY**
**NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA
ATLANTICA**
TERMINAL SAN ANDRÉS

Carta 201



SAN ANDRÉS ISLAS-MARZO 23-2018

**REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE
OPERACION Y SEGURIDAD PORTUARIA**

(Resolución N° 0830 del 6 de abril de 2017-Ministerio de Transporte)



MinTransporte
Ministerio de Transporte



CONTENIDO

	Pag.
CATITULO I	
ASPECTOS GENERALES	
1.1. Objetivo.	1
1.2. Ámbito de aplicación	2
1.3. Definiciones	2
1.4. Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional para cada servicio.	12
1.5. Obligaciones.	12
1.5.1 Obligaciones de los operadores portuarios	14
1.5.2 Obligaciones de las agencias marítimas	16
1.5.3 Obligaciones de los usuarios del terminal portuario	17
1.5.4 Protección de buques e instalaciones portuarias (PBIP)	17

CAPÍTULO II
ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL

2.1 Organización	18
2.1.1 La empresa	18
2.1.2 Funciones del Terminal	19
2.2 Administración	20
2.2.1 Modelo de Administración y Operación Portuaria.	20
2.2.2 Relación con los usuarios y política integral	20
2.2.3 Estructura tarifaria	21
2.2.4 Protocolo de facturación	21
2.2.5 Sistemas de gestión de calidad	24
2.2.6 Políticas de calidad y gestión	25
2.2.7 Sistemas de Comunicación y de Información.	26
2.2.8 Código de buen gobierno del puerto.	26

CAPÍTULO III
INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS

3.1	Canales de acceso	26
3.2	Dársena de maniobras	27
3.3	Áreas de atraque	27
3.4	Muelle	28
3.5	Ayudas a la navegación	28
3.6	Peligros a la navegación	29
3.7	Áreas de fondeo	29
3.8	UKC y calado operacional	30
3.9	Programa de mantenimiento e información batimétrica.	30
3.10	Accesos vehiculares, férreos y peatonales.	30
3.11	Patios y bodegas	31
3.12	Instalaciones para el recibo de la carga	31
3.13	Equipos para operación portuaria	32
3.14	Instalaciones de recepción	33

CAPÍTULO IV
SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA

4.1	Horarios	33
4.1.1	Horario de atención al público	33
4.1.2	Horario de trabajo	33
4.2	Condiciones de la prestación de los servicios.	33
4.3	Documentación necesaria para la prestación del servicio	34
4.4	Protocolo de verificación de información y documentos	35
4.5	Servicios generales	35
4.5.1	Uso de dársenas de maniobra y canales de acceso privado	35
4.5.2	Control de las operaciones portuarias, marítimas, terrestres.	35
4.5.3	Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto.	36
4.5.4	Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto.	36
4.5.5	Condiciones de limpieza general del terminal	37
4.6	Servicios a la nave.	37
4.6.1	Características del buque tipo o de diseño	37
4.6.2	Servicio de practicaje	37
4.6.3	Servicio de remolcador	39
4.6.4	Amarre y desamarre de buques	41
4.6.5	Muellaje	42
4.6.6	Apertura de escotillas	43
4.6.7	Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos	43
4.6.8	Reparaciones menores	43
4.6.9	Aprovisionamiento y usería	43
4.6.10	Recibo y/o suministro de lastre	43
4.6.11	Suministro de combustibles	43

4.6.12 Servicios de lancha	44
4.6.13 Recepción de desechos líquidos y vertimientos	44
4.6.14 Recepción de desechos sólidos	44
4.6.15 Servicio de vigilancia	44
4.6.16 Servicios públicos	44
4.6.16.1 Suministro de agua potable	44
4.6.16.2 Electricidad	45
4.6.17 Fumigaciones	45
4.6.18 Alquiler de equipos y aparejos	45
4.7 Servicio a los pasajeros	45
4.7.1 Embarque y desembarque de pasajeros	45
4.7.2 Cargue y descargue de equipajes y vehículos en régimen de pasaje	46
4.8 Servicios a la carga	46
4.8.1 Manipulación y transporte de mercancías	46
4.8.2 Cargue/Descargue/Transbordo	46
4.8.3 Estiba/Desestiba	47
4.8.4 Clasificación y toma de muestras	47
4.8.5 Reconocimiento o inspección de mercancías	48
4.8.6 Trimado/Trincado/Tarja	48
4.8.7 Manejo y reubicación	48
4.8.8 Servicio a los contenedores	49
4.8.9 Embalaje y reembalaje	49
4.8.10 Pesaje/Cubicaje	49
4.8.11 Marcación y rotulación.	49
4.8.12 Almacenaje de mercancías	49
4.8.13 Porteo de carga	49
4.8.14 Consolidación o desconsolidación de mercancías	49
4.8.15 Cadena de frío	49

CAPITULO V PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

5.1 Protocolo de maniobras	50
5.1.1 Aproximación e ingreso al canal del terminal	55
5.1.2 Maniobra de atraque	55
5.1.3 Maniobra de amarre	57
5.1.4 Maniobra de zarpe	57
5.1.5 Maniobra de reviro	60
5.1.6 Maniobra de fondeo	63
5.2 Protocolo de seguridad en operaciones en las líneas de amarre.	63
5.3 Protocolo de zarpe de emergencia	66
5.4 Protocolo sobre control del tránsito en el canal de navegación	67
5.5 Protocolo zarpe emergencia (Incendio, mal tiempo, terrorismo, etc)	68
5.6 Protocolo para apertura de bodegas.	68

RESOLUCIÓN No. **“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLÁNTICA S.A. Terminal San Andrés”**

REGLAMENTO TECNICO PORTUARIO
SAN ANDRÉS ISLAS.

NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA ATLANTICA
MARZO 2018

5.7	Protocolo establecimiento rendimiento naves y perdida derecho muelle.	68
5.8	Protocolo para evacuación directa de cargas.	69
5.9	Protocolo para la Inspección simultánea de mercancías.	70
5.10	Protocolos de inspección intrusiva y no-intrusiva de carga.	70
5.11	Protocolo para el descargue con lluvias	70
5.12	Protocolo para el manejo de equipajes en naves de pasajeros	70
5.13	Protocolo de almacenamiento descubierto	70
5.14	Protocolo de operaciones en fondeo.	71
5.15	Protocolo para la entrega de la carga	71
5.16	Protocolo para el manejo de cargas contaminadas	72
5.17	Protocolo sobre cargas objetables	72
5.18	Protocolo para la remoción de cargas objetables.	72
5.19	Protocolo manejo de carga para otros puertos, cargas en tránsito	73
5.20	Protocolo rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua.	73
5.21	Protocolo para evitar la presencia de animales.	73
5.22	Protocolo de operación de equipos.	74
5.23	Protocolo de control de ingreso y salida de personas	74
5.24	Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos	76
5.25	Protocolo de ingreso de ingreso y salida de vehículos de carga	78
5.26	Protocolo control ingreso y salida maquinaria y equipos portuarios	78
5.27	Protocolos para el manejo de todo tipo de carga	79
5.27.1	Protocolo de entrada y recibo de carga	79
5.27.2	Protocolo de almacenamiento de carga	80
5.27.3	Protocolo de entrega y salida de carga	80
5.27.4	Protocolo transferencia carga a otros medios de transporte	80
5.28	Protocolos manejo de mercancías peligrosas-Código IMDG.	80
5.29	Protocolo para la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI-2005)	81
5.30	Protocolos para atender emergencias y contingencias	82
5.30.1	Protocolo para atender derrames de hidrocarburos (bunkering).	84
5.30.2	Protocolo para atender escape de gas natural licuado – GNL.	85
5.30.3	Protocolo para atender derrame de gráneles líquidos.	85
5.30.4	Protocolo para atender derrame de gráneles sólidos	85
5.31	Protocolo de circulación dentro del terminal.	85
5.32	Protocolo para la identificación de personas, equipos y cargas	86
5.33	Protocolos de seguridad en prevención de accidentes y de seguridad industrial para las instalaciones que se encuentran en vía de construcción.	86

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

6.1	Protocolo para el anuncio, arribo y permanencia de naves	87
6.2	Prelaciones para el atraque.	89
6.3	Prelaciones para el servicio de practicaaje	89
6.4	Asignación de muelle	91
6.5	Prohibiciones para las naves durante su permanencia en el terminal	92
6.6	Desatraque	93
6.7	Orden de desatraque	94
6.8	Requisitos para el zarpe	95

CAPITULO VII
CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE

7.1	Salud en el trabajo	96
7.2	Fumigaciones	96
7.3	Residuos contaminantes procedentes de los buques	97
7.4	Cargas de origen animal y vegetal	97
7.5	Cargas de material explosivo o radiactivo	97

CAPITULO VIII
DOCUMENTACION Y ACTIVIDADES DE COORDINACION

8.1	Documentación	98
8.2	Facilitación del tráfico marítimo	98
8.3	Visita Oficial	98
8.4	Libre plática	98
8.5	Reservas y derechos en la prestación de los servicios	99

ANEXO 1. PLAN DE EMERGENCIA.

ANEXO 2. GUIA DE PROTECCION DE LA INSTALACION PORTUARIA.

CAPÍTULO I ASPECTOS GENERALES

1.1. Objetivo.

-Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento están acordes con la Ley 1 de 1991, la Resolución 0850 de abril 6 de 2017 del Ministerio de Transporte y del Contrato de Concesión 009 del 18 de septiembre de 2007, suscrito entre el Instituto Nacional de Concesiones (en adelante *INCO*) hoy Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica S. A. (en adelante *NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS*), los cuales constituyen parte integral del presente Reglamento.

-La Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica S.A., tiene una concesión portuaria marítima de servicio privado y en consecuencia, en los términos de la Ley 1a de 1991, se continuará con la operación de un muelle tipo marginal para el manejo de hidrocarburos bajo la administración y operación del Terminal de Combustibles.

-Las disposiciones contenidas en este documento son de obligatorio cumplimiento para todas las personas naturales o jurídicas que accedan y/o utilicen las instalaciones o servicios del muelle de *NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS*, incluyendo, pero sin limitarse al Armador, el Capitán de la nave, sus Agentes Marítimos, Operadores Portuarios y cualquier otra persona o usuario, quienes conocen, aceptan y se obligan bajo los términos y condiciones estipulados en el presente Reglamento.

-El cumplimiento de las normas establecidas en este Reglamento no exonera al Usuario del muelle del diligenciamiento de los formatos que requiera *NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS*, y del cumplimiento de las normas aduaneras, de inmigración, sanitario, marítimo, portuario, policivo y/o emanado de otras autoridades.

1.2. De las aplicaciones del RCTOP.

El presente Reglamento Técnico Portuario aplica a los usuarios del terminal **NNSPZA S.A.-SAN ANDRÉS**, lo anterior en cumplimiento a los términos de la Resolución N° 000850 de abril 16 de 2017 del Ministerio de Transporte.

1.3 Definiciones.

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

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

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

Armador: La persona natural o jurídica que, sea o no propietario de la nave, la apareja, pertrecha y opera a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que le afectan. La persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de una Nave se reputará Armador, salvo prueba en contrario.

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

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

Autoridad Marítima: Es la Dirección General Marítima – DIMAR, quien como autoridad marítima nacional ejecuta la política del gobierno en

materia marítima y tiene por objeto la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas y los reglamentos que se expidan para su cumplimiento y la promoción y estímulo del desarrollo marítimo del país. Está representada en San Andrés por el Capitán de Puerto.

Autoridad Portuaria: Son autoridades portuarias en el ámbito de sus respectivas competencias, el Ministerio de Transporte en lo relacionado con las políticas y reglamentación del sector, la Superintendencia de Puertos y Transporte en lo relacionado con la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio, y la Comisión de Regulación del Transporte en lo relacionado con la regulación del sector.

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

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

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

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

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

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

Carga a Granel: Es toda carga sólida, líquida o gaseosa, transportada en forma masiva, homogénea, sin empaque, cuya manipulación usual no debe realizarse por unidades. Normalmente su cargue o descargue se

hace utilizando cucharas, equipos mecánicos de succión y transporte, o tuberías para el caso de los líquidos y gases.

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

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

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

La carga general es susceptible de ser palletizada, pre-eslingada, contenedORIZADA, o manipulada Roll of – Roll on.

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

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

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

Concesión Portuaria: De conformidad con lo establecido en el Artículo 5 de la Ley 01 de 1991, es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la ANI, permite que una sociedad portuaria

ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de un puerto a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.

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

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

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

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

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

Eficiencia en el uso de las instalaciones portuarias. Es la relación entre la unidad de carga y la unidad de tiempo que existe en las

operaciones de transferencia de la carga desde la nave a tierra, y viceversa; o desde el muelle hasta el sitio de almacenamiento; o la medida del tiempo de permanencia de una embarcación en los muelles del puerto.

Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII).

Es un acontecimiento extraordinario que constituye una amenaza para la salud pública de los Estados a causa de la propagación de una enfermedad y que podría exigir una respuesta internacional coordinada.

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

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

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

Significa la fecha y hora local estimadas para la llegada de las embarcaciones al Puerto de Barranquilla.

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

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

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

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

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

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

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

Naturaleza de la Obligación Aduanera: La obligación aduanera es de carácter personal, sin perjuicio de que se pueda hacer efectivo su cumplimiento sobre la mercancía, mediante el abandono o el decomiso, con preferencia sobre cualquier otra garantía y obligación que recaiga sobre ella.

Nave: Se entiende por Nave toda construcción principal o independiente, idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión.

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

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

NOR (Notice of Readiness) -Notificación de Disponibilidad: Es aquel documento escrito, emitido por el Capitán del Buque entregado a **NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS**, donde se indica que la embarcación, se encuentra lista en todos los aspectos operativos para realizar actividad de cargue y/o descargue. Este deberá ir firmado por **NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS**, en señal de aceptación, en donde se especifica fecha y hora local de aceptación de la notificación. La NOR será válida una vez aceptada por **NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS**, se acepta al atraque e inicio de operaciones, si queda en fondeo se acepta luego de las 12 horas del tur time (o de acuerdo al chárter party).

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

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

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

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

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

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

Operadores Portuarios: Empresas debidamente registradas ante la Superintendencia de Puertos y Transporte, que prestan servicios directamente relacionados con la actividad portuaria, incluyendo, pero sin limitarse al cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería.

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

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

Piloto Práctico: Es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una Capitanía de puerto marítima o fluvial específica, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes y capacitada para atender las consultas de los Capitanes de los buques, atender el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y de los pilotos prácticos por cambio de categoría y/o de jurisdicción, el cual debe estar acreditado con la licencia que expide la autoridad marítima nacional, en la categoría correspondiente.

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

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

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

Reglamento Sanitario (R/SI 2005): Es un documento adoptado por Colombia como país miembro de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y aprobado en la 58ª Asamblea Mundial de la Salud en mayo de 2005, a través del cual se describen los procedimientos que el país debe cumplir en cuanto al intercambio de información sobre posibles Emergencias en Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII), la evaluación conjunta de éstas y la respuesta apropiada.

Regulaciones: Normas Nacionales e Internacionales aplicables en este documento.

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

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

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

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

Terminal: Las instalaciones y zonas accesorias dadas en concesión a NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS, y estipuladas en el Contrato de Concesión Portuaria No. 009 del 18 de septiembre de 2007.

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

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

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

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

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

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

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

- En la I. P la prestación de los servicios se realiza mediante operadores portuarios especializados en las diferentes actividades, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería.
- Para la prestación de los servicios portuarios se requiere hacerlo de conformidad con la Ley 01 del 10 de enero de 1991, Decreto 2091 del 28 de diciembre de 1992, la Resolución 0478 del 8 de junio de 1999 y el Decreto 2053 del 23 de julio de 2003, para realizar actividades portuarias en Colombia la empresa debe registrarse ante el Ministerio de Transporte.
- Con respecto a los aspectos técnicos las empresas de operación portuaria deberán presentar fotocopia de la Certificación y Clasificación del buen estado de la maquinaria y los equipos de operación que dispone para la prestación de los servicios.
- La certificación y clasificación del buen estado de la maquinaria y equipos de operación, aplica para los equipos de propiedad de la I. P, los adquiridos a través de leasing, como también para aquellos equipos en arriendo.
- La NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS, definirá los requisitos para el registro de los diferentes operadores y usuarios del Terminal y solicitará los documentos que considere pertinentes para la obtención de información que le permita verificar los antecedentes y condiciones de seguridad de las empresas y personas usuarias. Mantendrá dispositivos de análisis para la información presentada por todos los usuarios del Terminal, con el fin de verificar las capacidades e idoneidad profesionales aplicados a cada uno de los diferentes servicios que se pretende realizar.

1.5 Obligaciones.

-La Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica S.A (NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS), compila el presente Reglamento Técnico Portuario en cumplimiento a los requerimientos del Ministerio de Transporte, con base en la Ley 1ª del 10 de

enero de 1991 y Resolución 000850 de septiembre 6 de 2017 de cumplimiento obligatorio para los Operadores Portuarios en las operaciones que ejecuten.

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

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

-La **NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS**, permitirá la prestación del servicio de practicaaje de acuerdo a lo expuesto en la Resolución 0850 de septiembre 6 de 2017 y con las demás disposiciones establecidas por la autoridad marítima.

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

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

- La **NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS** coordina con las autoridades competentes para que en el ejercicio de las funciones y atribuciones legales, tales como regulaciones sanitarias, marítimas, humanas, animales y vegetales, migración, requisitos aduaneros, controles de la Capitanía de Puerto, entre otras, no se produzcan retrasos en las operaciones.
- Velar por que todos los servicios prestados en la **NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS** estén sujetos a las regulaciones contenidas en el presente reglamento.
- La información sobre indicadores portuarios y capacidad portuaria, se reportará periódicamente a la Superintendencia de Puertos y Transporte o a la entidad que haga sus veces, de acuerdo con la reglamentación que emita tal entidad.
- Desarrollar zonas de servicios previo al ingreso a la terminal portuaria, en aras de mejorar las condiciones de productividad, competitividad y de trabajo. La **NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS** facilitará el libre acceso a las plataformas de agendamiento de citas y de entumamiento, que garanticen la libre competencia y estándares de calidad en zonas de descanso, cargue y descargue y patios. La I. P garantiza el acceso directo a la información de entumamiento y despachos, con el objetivo de minimizar los tiempos de permanencia de las cargas en los recintos portuarios.
- Adecuar espacios apropiados para el parqueo y la estadia de los vehículos de transporte de carga por vía terrestre y su tripulación, previo al ingreso a la terminal portuaria para el respectivo cargue y descargue, siempre que el modelo operativo implementado por la terminal portuaria lo requiera.

1.5.1 Obligaciones de los operadores portuarios.

- Las disposiciones y normas contenidas en el presente Reglamento son de obligatorio cumplimiento y se aplican a todas las personas naturales o jurídicas que utilicen las instalaciones o presten servicios a **NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS**, donde se realizan actividades portuarias de atraque, zarpe, manejo de combustibles.
- Al ingreso a las instalaciones de **NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS**, así como durante el uso de sus instalaciones o servicios, el Capitán de la nave y su tripulación,

sus Agentes Marítimos y los usuarios, manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente reglamento.

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

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

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

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

- Atender toda solicitud de servicio portuario adicional a las reglamentadas en la presente resolución, cuando estas se encuentren relacionadas con la seguridad del puerto, salvamento, rescate y lucha contra la contaminación, realizada por los usuarios del puerto, a costo del solicitante y previa disponibilidad de los recursos de la terminal portuaria.

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

- Adquirir y mantener vigentes las garantías que aseguren el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades que se deriven de las actividades que realizan, así como de los servicios que se presten en el puerto de acuerdo a la normatividad vigente.
- Adoptar y cumplir con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de las instalaciones portuarias.
- Velar por el manejo integrado de desechos y residuos generados por buques, con el fin de garantizar el cumplimiento del Convenio MARPOL 73/78, por parte de los buques que arriben al puerto, y de esta forma prevenir la contaminación del medio marino. La *NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS* y los prestadores de los servicios portuarios deberán permitir, en caso de requerirse, la evacuación de los desechos de los buques de manera adecuada hasta su disposición final para evitar la contaminación del medio marino y/o terrestre.

1.5.2 Obligaciones de las agencias marítimas.

- Las agencias marítimas son empresas autorizadas por DIMAR, dedicadas a gestionar ante la Autoridad Marítima Colombiana, los requerimientos de las motonaves Nacionales y/o Extranjeras que arriben a puerto.
- Las agencias marítimas para la prestación de servicios en la I. P deben contar con licencia de explotación comercial vigente expedida por la autoridad marítima nacional, Dimar
- Al ingreso a las instalaciones de *NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS*, así como durante el uso de sus instalaciones o servicios, la agencia marítima, manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente reglamento.
- Aportar a las autoridades competentes la información que les sea requerida en el cumplimiento de sus funciones y competencias.
- Cuando la prestación de los servicios deba ser interrumpida por fuerza mayor o caso fortuito, *NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS* adoptará las medidas de emergencia a que haya lugar para restablecer el servicio en el menor tiempo posible.

- Adoptar y cumplir con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de las instalaciones portuarias.
- Garantizar la continuidad y regularidad en la prestación de los servicios de acuerdo a los horarios establecidos por la operación, para la adecuada prestación del mismo.

1.5.3 Obligaciones de los usuarios del terminal

- Las normas establecidas en el presente reglamento no eximen a los usuarios o sus representantes, del cumplimiento de las disposiciones expedidas por la Dirección General Marítima, la Administración de Impuestos y Aduanas (DIAN), Superintendencia de Puertos y Transporte, y demás autoridades que ejercen funciones específicas en las actividades portuarias conforme a la ley, tales como las de inmigración, sanitarias, policivas, ambientales, etc.
- En la actividad portuaria del terminal de *NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS*, todas las personas naturales o jurídicas en ella involucradas, se someterán a lo prescrito por los Convenios Marítimos Internacionales ratificados por la Nación, así como a las recomendaciones y directrices adoptadas por las Autoridades Marítima y Portuaria Nacional.
- Al ingreso a las instalaciones de *NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS*, así como durante el uso de sus instalaciones o servicios, los usuarios manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente reglamento.
- Adoptar y cumplir con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de las instalaciones portuarias.

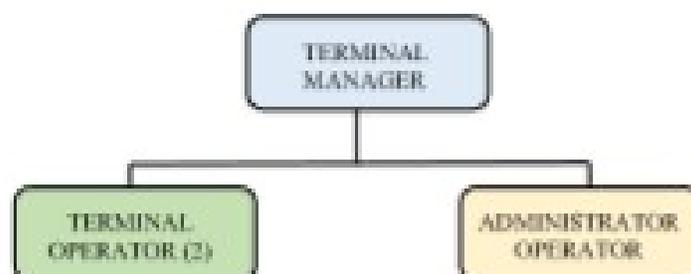
1.5.4 Protección de buques e instalaciones portuarias (PBIP).

De acuerdo con la modalidad del servicio portuario de la *NSPZA S. A.*, el cual es privado y su alcance no considera ni incluye atender tráfico marítimo internacional, por lo tanto la I. P no está bajo la normalidad que establece la aplicación del PBIP; sin embargo se tiene desarrollado y aprobado por Dimar el PBIP de *NSPZA S. A.*

CAPITULO II ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACION DEL TERMINAL PORTUARIO

2.1 Organización.

El organigrama establecido para la administración de la I. P es el siguiente:



La Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica S. A. San Andrés (NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS), para el funcionamiento y operación del Terminal, cuenta con un esquema organizacional que le permite la prestación de un servicio eficiente, en el cual el Gerente General está a cargo de las relaciones de la Compañía con los clientes, autoridades y asociaciones.

2.1.1 La empresa.

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

- a. Portuarios
- b. Muelleaje
- c. Almacenamiento en tanques.
- d. Servicio de básculas
- e. Marítimos.
- f. Servicios de Operación Marítima y Terrestre:
 - Cargue y descargue

- Movilización de carrotanques
- Pre-inspección aduanera

2.1.2 Funciones de la NSPZA S.A-SAN ANDRÉS

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

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

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

2.2 Administración.

2.2.1 Modelo de administración y operación portuaria.

La NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS está especialmente equipada para realizar de manera directa las operaciones de cargue y descargue de graneles líquidos, desde los buques hasta los tanques de almacenamiento y viceversa, mediante sistemas de bombeo y líneas de conducción.

Es un terminal privado especializado, operado bajo el esquema de Concesión Portuaria según lo establecido en el Contrato de Concesión Portuaria No. 009 del 18 de septiembre de 2009 del INCO.

2.2.2 Relación con los usuarios y Política Integral.

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

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

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

2.2.3 Estructura tarifaria

NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS de conformidad con las disposiciones establecidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, cuenta con tarifas sometidas a dicho ente de inspección, vigilancia y control, debidamente aprobadas y que se encuentran impresas para conocimiento de los usuarios.

2.2.4 Protocolo de facturación.

El objetivo de este protocolo es que, en todo momento, cualquier documento pueda ser fácilmente localizable por cualquiera de las personas que trabajan en la oficina NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS, o por los miembros de la Junta Directiva.

Los archivadores físicos que se empleen irán marcados con el nombre que se asigne a su contenido, y con un número, que será el del epígrafe al que corresponda en el índice general de archivo.

En la medida de lo posible, se creará un archivo digital igual al archivo físico. El criterio de archivo será el siguiente:

Para que la organización y la planificación de tesorería sean lo más adecuadas posible, y a fin de evitar incomodidades con los proveedores por retrasos en los pagos, trataremos de llevar a cabo el siguiente protocolo de la forma más estricta posible.

Estas normas de funcionamiento interno se darán a conocer a todas aquellas empresas con las que se tiene relación comercial.

La aprobación de cualquier presupuesto, sea de la cuantía que sea, estará sujeto al visto bueno del gerente, quien decidirá, o en su caso consultará con la Junta Directiva, si es viable o conveniente dicha contratación.

1. Los pagos a proveedores se realizarán periódicamente.
2. Los pagos se realizarán SIEMPRE por transferencia. Sólo los consumos (teléfono, agua, luz) serán pagados por domiciliación bancaria.
3. No se tiene fecha límite para recepción de facturas.
4. Para pagar una factura será necesario:
 - a. Que esté correctamente emitida y en nuestro poder. (No se pagará ninguna factura que no se nos envíe previamente para su visto bueno).
 - b. Que tenga el visto bueno del gerente de NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS.
 - c. Que la liquidez de las cuentas de NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS, así lo permita o aconseje.
5. El procedimiento para el pago de las facturas es el siguiente:
 - a. Llega la factura a NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS (por mail o por correo), y se le entrega a Gerencia.
 - b. Gerencia le saca una fotocopia, que se sella con la fecha de entrada, y se archiva en "Entrada Facturas".
 - c. Se entrega la original a Tesorería, y se añade a una hoja Excel llamada "Previsión de pagos", en la que se van añadiendo los pagos previstos para cada mes.

- d. Periódicamente se presenta el cuadro con las facturas a Gerencia, quien da o no el visto bueno al pago.
- e. Periódicamente se realizan las transferencias de los pagos aprobados.
- f. Una vez realizados los pagos:
 - i. Se les pone el sello de "PAGADO" (tanto en la copia como en el original.)
 - ii. Se archivan las facturas originales, en la carpeta "FACTURAS AÑO X", grapándoles el justificante bancario del pago, tanto al original como a la copia.
- 6.** Las disposiciones de CAJA serán controladas por Gerencia, que comunicará periódicamente las necesidades a Tesorería. En los tickets o notas de caja se anotará por detrás el concepto del gasto.

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

a. Concepto del procedimiento:

Procedimiento mediante el cual se registra en el sistema o en el formulario correspondiente el consumo realizado por los usuarios o se tramita el cobro por servicios prestados.

b. Materiales y equipos necesarios para el procedimiento:

Computador con sistema de facturación

Formulario de facturación

c. Como se realiza el procedimiento:

El usuario del servicio u operador que va a prestar un servicio acude al módulo de recepción, donde se determina el tipo de servicio y el costo del mismo.

El usuario es enviado con un documento indicativo, (ya sea enviado por la red o escrito a mano), donde el Auxiliar de caja, procede a realizar el cobro y entregar la factura correspondiente.

Al final de cada día el auxiliar deberá entregar un informe de las facturas al supervisor de tesorería y este al jefe Dpto. de Tesorería con copia al gerente financiero.

Este reporte deberá cuadrar con el informe emitido por caja por este concepto.

d. Donde se registra el procedimienzo:

En el Informe de procedimientos facturados.

2.2.5 Sistema de gestión de calidad.

La NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS cuenta con un sistema integrado de gestión certificado bajo estándares reconocidos a nivel internacional que soportan la prestación de un servicio diferenciado con total orientación en beneficio de sus clientes, así como a la preservación de la integridad física de personas, ambiente, carga y propiedad.

-Los sistemas de gestión implementados y certificados son:

- a. Sistema de Gestión de Calidad.
- b. Sistema de Gestión Ambiental.
- c. Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.
- d. Sistema de Gestión en Control y Seguridad.

-Gestión por procesos

NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS facilita la prestación de sus servicios, desarrollados bajo el esquema de cadenas de valor, las cuales se describen a continuación:

- a. Gerencia
- b. Comercial
- c. Proyectos
- d. Logística y Operaciones
- e. HSEQ
- f. Abastecimiento.
- g. Financiera y Administrativa

-Medición del desempeño

NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS asegura sus operaciones a través del monitoreo continuo de los procesos que impactan la prestación del servicio para ello establece controles específicos en:

- a. Gestión de recursos.
- b. Gestión del talento.
- c. Formación y entrenamiento.
- d. Desarrollo de competencias.
- e. Maquinaria y equipos.
- f. Medición del nivel de calidad del servicio.
- g. Gestión comercial competitiva.
- h. Análisis permanente de los niveles de calidad del servicio y plan de mejoramiento.
- i. Seguimiento continuo de la percepción del cliente.
- j. Servicio de información y atención al cliente.
- k. Infraestructura en Tecnologías de Información.
- l. Tiempos de respuesta.
- m. Aseguramiento de la operación.
- n. Planeación de recursos.
- o. Estandarización de maniobras.
- p. Altos estándares HSE.
- q. Colaboración en la seguridad y protección de las operaciones portuarias (Código PBIP).
- r. Comunicación.
- s. Gestión de partes interesadas.

2.2.6 Políticas de calidad y acceso.

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

1. Ofrecer a los clientes de la instalación portuaria servicios que cumplan con estándares de calidad nacional e internacional.
2. Implementar y mantener políticas de gestión de calidad.
3. Mantener una adecuada competitividad.
4. Ofrecer una política de acceso a la **NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS**, con reglas de seguridad claras para el uso de la infraestructura, la operación eficiente y la viabilidad financiera.

2.2.7 Sistemas de información y comunicación.

NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS implementará una moderna plataforma de sistemas administrativos y operativos que brinda a todos los usuarios de la Terminal, la posibilidad de interactuar con sus diferentes departamentos y también le permite a las organizaciones involucradas enviar y recibir información fundamental para la gestión en el puerto solo utilizando una conexión a internet, simplificando las transacciones y minimizando costos y tiempos.

2.2.8 Código de Buen Gobierno del puerto.

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

CAPITULO III INFRAESTRUCTURA Y ACCESO

3.1 CANALES DE ACCESO.

Accesos marítimos.

El acceso marítimo al muelle de la NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS se realiza inicialmente a través del canal principal de navegación hacia la Sociedad Portuaria de San Andrés y posteriormente se continúa a través del canal privado que conduce al terminal de NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS.

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

- Es un canal natural de 4050 metros de longitud, con una anchura irregular que va disminuyendo a medida que el buque se aproxima al muelle. Su tránsito presenta cierta dificultad en razón a su forma irregular y a la presencia de numerosos bajos coralinos. En inmediaciones de la boya No. 3, aproximadamente a 697.5 metros y en marcación 022° al Cayo Santander (Cotton Cay), se encuentra una barra coralina, lugar en el cual el navegante

debe extremar las medidas de seguridad durante su travesía. La batimetría irregular y la escasa profundidad limitan el paso de embarcaciones con calados superiores a 12 pies.

- El sector más estrecho del canal principal se localiza entre las boyas N° 12 y 13, donde mide 80,0 metros de ancho, con profundidad mínima de 20,3 pies. El canal tiene un ancho inferior de 80,0 m y un ancho superior de 150,2 m.
- La profundidad mínima de canal de acceso es de 6.2 m (20.3 pies), la profundidad promedio es de 8.0 m (26.2 pies) y la profundidad máxima es de 10.0 m (32.8 pies), esta última se localiza entre las boyas N° 1 y 2 al inicio del canal.

Para la operación de atraque en el terminal de la NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS solamente existe un canal de aproximación, que es el canal público de acceso y el último sector que corresponde al canal de aproximación al terminal portuario; el canal se encuentra debidamente señalizado por la autoridad marítima DIMAR, que es la entidad responsable de la señalización marítima a nivel nacional; el canal de acceso se encuentra registrado en la Carta Náutica Col 880.

3.2 Dársena de maniobras.

En las áreas marítimas adyacentes a la I. P no se tiene definida dársena de maniobras; para el reviro de las naves, estas son remolcadas de popa hasta el sector norte de la boya N° 19, donde la profundidad promedio es 7,5 m, en este sitio la nave asistida por el remolcador realiza el reviro y fija el rumbo de salida a través del canal natural principal del puerto.

3.3 Áreas de atraque

El área de atraque corresponde a un muelle marginal construido en concreto de 83,5 m de longitud por 6,0 m de ancho, la profundidad al pie del muelle es de 5,7 metros, referenciado al NMM; el material del fondo está conformado por arenas coralinas y una reducida capa de limos.

3.4 Muelle:

Muelle marginal en forma de "L", con plataforma en concreto que mide 83,5 metros de largo por 6 metros de ancho, complementado en el extremo oriental con otra plataforma también en concreto de 15,0 metros de largo por 10,0 metros de ancho, con profundidad de 5,7 m al pie del muelle. La NSPZA S.A.- SAN ANDRÉS está conformada por un solo muelle marginal en forma de "L", acondicionado con 5 bitas de hierro, 13 defensas de caucho y un sistema de cargue y descargue de hidrocarburos y sus derivados; no se tienen piñas ni boyas de amarre.

3.5 Ayudas a la navegación.

- El Terminal marítimo se localiza en el sector nor oriental de la isla de San Andrés, de acuerdo con la Carta Náutica Col 880, editada por DIMAR sus coordenadas geodésicas en el sistema internacional WGS-84 corresponden a: Latitud 12° 34' 12" N y Longitud 81° 42' 00" W.
- El canal principal de acceso al Puerto de San Andrés está señalizado con 22 boyas, más la boya de recalada o de mar, el mantenimiento y la operación de esta señalización corresponde a la oficina de Señalización Marítima del Caribe-Dimar.
- Una vez el buque llega a la boya verde N° 19 gira a babor y se enfila al extremo oriental de la plataforma del muelle del Terminal, cubriendo una distancia de 300 metros.
- En el área de aproximación y maniobras que mide 80x200 metros, de la cual una parte se localiza frente a la plataforma del muelle, se ha señalizado con 2 balizas verdes el veril de 4,0 metros, en el límite sur de la misma, para delimitar el alcance físico de la maniobra de los buques; igualmente indicando un bajo de 2,5 metros que se encuentra a 100 metros al sur del extremo occidental de la plataforma.
- El sistema de señalización se encuentra registrado en las cartas náuticas de navegación de la Bahía de San Andrés y su mantenimiento y funcionalidad es responsabilidad de la Dirección General Marítima.
- La Instalación Portuaria no tiene señalización privada autorizada por Dimar.

3.6 Peligros a la navegación.

- Los peligros a la navegación en el canal de acceso y arribada al Terminal, y en el área de maniobras del mismo, se encuentran identificados y registrados en las cartas de navegación del área (Col 880), elaboradas por la Autoridad Marítima y publicadas oficialmente en los avisos a los navegantes.
- Es importante tener especial cuidado con la prolongación del arrecife al Sureste de Haynes Cay (Cayo Córdoba), ya sea entrando o saliendo del canal, debido a que el oleaje origina abatimiento de los buques hacia ese sector.
- Se debe navegar con especial precaución en el sector comprendido entre las boyas 10, 11, 12 y 13, debido al fondo rocoso y a lo angosto del canal.
- Se tiene el reporte de bajos no cartografiados existentes en la entrada al Puerto de San Andrés.
- Fuera del área de maniobras, frente al extremo occidental del muelle y a 100 m de distancia hacia el sur, se localiza un bajo de 2,5 metros de profundidad, el cual se encuentra demarcado por dos boyarines verdes.

3.7 Áreas de fondeo.

En la Carta Náutica Col 880 editadas por la Dirección General Marítima se tienen definidas en la Bahía de San Andrés las áreas de fondeo y áreas restringidas para la navegación; las áreas restringidas se encuentran balizadas y señalizadas con boyas.

- En la Bahía de San Andrés y en el canal de aproximación se tienen cinco (5) áreas de fondeo, incluyendo el área del Cove; El área "1" es para fondeo de yates y el área "2" para fondeo de pesqueros, las dos anteriores se localizan en la Bahía de San Andrés, al nor occidente de Cotton Cay; el área "3" se localiza al nor-occidente de Haines Cay con profundidad promedio de 10,0 metros; el área "4" se localiza al nor-oriente de Rocky Cay, con profundidad promedio de 12,0 metros, las dos últimas áreas se localizan en el canal de aproximación.
- La Autoridad Marítima ha registrado en las cartas de navegación estas áreas y se encuentran publicadas internacionalmente mediante los "Avisos a los Navegantes".

3.8 UKC y calado operacional.

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

3.9 Programa de mantenimiento e información batimétrica.

De acuerdo con los términos del contrato de concesión portuaria N° 009 de 2017 del INCO, las áreas marítimas y terrestres autorizadas en concesión se deben conservar en buenas condiciones de mantenimiento para la operación portuaria. Lo anterior implica que se deben realizar mantenimientos o relimpias de las áreas marítimas para mantener las condiciones seguras de operación.

De acuerdo con lo anterior la NSPZA S. A, realiza periódicamente levantamientos batimétricos de las áreas marítimas que son utilizadas como parte de la operación de la I. P, lo anterior con el fin de realizar relimpias en caso de ser necesario.

3.10 Accesos vehiculares y peatonales.

Acceso y Permanencia en las instalaciones Portuarias.

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

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

Para ingresar a las instalaciones de la empresa NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS, los vehículos automotores de transporte o cualquier otra clase de vehículos, debe estar en óptimas condiciones de seguridad, de igual manera deberán dar cumplimiento a los requisitos exigidos por NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS y por las autoridades competentes, para su ingreso y circulación en las instalaciones.

Los vehículos terrestres que ingresan y salen de las instalaciones de NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS, lo hacen por la vía Newball, cumpliendo con las normas de tránsito y los reglamentos de vigilancia y seguridad industrial de la empresa. Las empresas transportadoras de suministros asumirán los riesgos, mientras el vehículo se encuentre en las instalaciones de NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS y responderá por sus actos. Para tal efecto NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS, establece la señalización de vías peatonales, para vehículos y zonas de parqueo.

3.11 Pasos y bodegas.

- Se dispone de los terrenos adyacentes al muelle EL ARENAL que es el predio identificado con Matrícula Inmobiliaria No. 450-17586 y Código Catastral No. 01-00-0067-0003-000 de conformidad con la solicitud de concesión portuaria, estos miden aproximadamente 9629 m².
- En el área anterior se disponen tres (3) bodegas y 10 tanques de almacenamiento; los tanques de almacenamiento se localizan en los sectores nor-oriental y sur-oriental del área adyacente, las tres bodegas se localizan en el sector occidental de la misma área.
- El tipo de carga que se maneja son gráneles líquidos (Hidrocarburos y sus derivados), con capacidad de almacenamiento de 34000 barriles.

3.12 Instalaciones para el recibo de la carga.

- **Manifold de descarga de buques:** Se cuenta con un manifold para recibo con cinco (5) válvulas, cuatro con un diámetro de 6" y una con diámetro de 8".
- **Área Administrativa y Bodegas:** Conformada por zona de oficinas administrativas con un área aproximada de 312 m². Se cuenta además con tres bodegas.

- **Tanques de Almacenamiento:** Los productos recibidos y despachados se almacenan en diez (10) tanques, con una capacidad aproximada de 34000 barriles.

La NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS cuenta con 9 tanques metálicos con base circular con una capacidad total de 34.062 barriles. Solamente 2 de los 9 tanques cuentan con membrana flotante. Adicionalmente las instalaciones cuentan con un tanque de almacenamiento de agua.

- **Estación para despacho de carro-tanques:** Cuenta con dos instalaciones de llenado de camiones, estas zonas están rodeadas perimetralmente por un canal y su rejilla para recolectar las aguas lluvias del área y los posibles derrames de combustible.

- **Área administrativa y de bodegas:** Cuenta con 90 m² de oficinas, 165 m² de depósito de materiales, herramienta y equipos.

- **Recintos:** Se cuenta con dos recintos de tanques con áreas de 2100 m² y 1150 m² respectivamente, totalmente cerrados y pavimentados para evitar filtraciones y con capacidad de 500000 y 250000 barriles, garantizando una contención total del producto en caso de derrame.

- **Estación para despacho de carro-tanques:** Conformada por las instalaciones de llenadero de camiones (sistema bottom loading) por medio de equipos de bombeo desde la zona de tanques de almacenamiento.

3.13 Equipos para operación portuaria.

Los tipos de carga recibidos por vía marítima corresponden a gránulos líquidos (Hidrocarburos y sus derivados) los cuales llegan abordo de un buque tanque desde Cartagena y se almacenan en tanques, en la misma instalación portuaria; para el descargue se hace mediante un manifold localizado en el muelle, el cual está acondicionado con cinco (5) válvulas, cuatro con un diámetro de 6" y una con diámetro de 8".

Se hace despacho de los gránulos líquidos por vía terrestre en cartotánques, para lo cual se tiene una estación de llenado.

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

tuberías de acero de seis y ocho pulgadas de diámetro, desde el manifold que se localiza en el muelle hasta los tanques de almacenamiento

3.14 Instalaciones de recepción de productos contaminantes.

- Para el manejo de basuras se tienen instaladas estaciones de recepción, en el muelle, en el área de patios y en las áreas de oficinas, consistentes en tanques debidamente marcados para depositar los residuos en forma clasificada; periódicamente estas basuras son retiradas por el consorcio de aseo, autorizado por la Corporación Ambiental.
- El manejo de residuos líquidos contaminantes se realiza a través de empresas externas autorizadas por la Corporación Ambiental, las cuales reciben los residuos y los tratan en sus propias instalaciones.

CAPITULO IV SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA

4.1 HORARIOS.

4.1.1 Horario de atención al público: El horario de atención al público es el establecido en las horas de oficina de lunes a viernes.

4.1.2 Horario de trabajo: Las operaciones en el puerto se realizan 24 horas al día, todos los días del año, de acuerdo a la demanda de servicios.

4.2 CONDICIONES DE LA PRESTACION DE LOS SERVICIOS.

La Sociedad Portuaria, se reserva el derecho a:

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

las personas o a las instalaciones, o cuando la Superintendencia de Puertos y Transporte lo solicite.

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

4.3 DOCUMENTACION NECESARIA PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO.

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

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

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

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

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

4.4 PROTOCOLO DE VERIFICACIÓN DE INFORMACION Y DOCUMENTOS.

La Sociedad Portuaria podrá abstenerse de prestar los servicios a los operadores, cargas o embarcaciones cuyos documentos no estén completos, o debidamente elaborados, o su información sea inconsistente. Estos deben cumplir con todos los requerimientos, procedimientos y normas establecidas por la NSPZA S. A-SAN ANDRÉS.

4.5 SERVICIOS GENERALES.

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

De acuerdo con las características del terminal no se tienen dársenas ni naturales ni artificiales, tampoco se tiene un canal de acceso privado, para las maniobras de aproximación se utiliza el canal natural público, desde la boya de mar hasta la boya 19 donde se gira a babor hasta enfilarse el muelle de la NSPZA S.A-SAN ANDRÉS.

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

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

b. La Autoridad Portuaria tiene la facultad de efectuar inspecciones a las instalaciones portuarias y a las naves, con el fin de establecer el cumplimiento

de las normas legales relacionadas con la misma operación, los reglamentos de operaciones y las normas expedidas por la misma autoridad.

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

4.5.3 Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto:

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

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

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

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

4.5.5 Condiciones de limpieza general:

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

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

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

4.6 SERVICIOS A LA NAVE.

4.6.1 Características del buque tipo o de diseño.

El muelle está diseñado y construido para el atraque de un buque con las siguientes especificaciones: eslora máxima de 75 metros, manga 11,0 m, puntal 6,5 m y 15 pies de calado.

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

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

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

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

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

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

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

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

-Toda nave con Registro Bruto superior a 200, está obligada a utilizar piloto práctico para la entrada y salida del puerto, atraque, desatraque, remolque, cambio de muelle y cualquier maniobra que indique movimiento dentro del puerto.

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

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

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

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

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

-Las responsabilidades por accidentes, daños a las propias naves o a terceros, se definirán de conformidad con el Código de Comercio y demás normas concordantes. Todo remolcador que preste servicio en el terminal, debe estar debidamente amparado para responder por los daños que se causen al medio ambiente.

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

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

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

-El equipo utilizado para prestar el servicio de remolcador debe tener certificado de clasificación vigente debidamente homologado, expedido por casa

clasificadora legalmente autorizada, además de los permisos expedidos por la Autoridad Marítima.

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

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

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

-En los casos en que el Operador Portuario nominado para la prestación del servicio de remolque no se presente para la realización de éste, el agente marítimo coordina la asignación de otro Operador que preste el servicio, sin perjuicio de las acciones que se puedan derivar contra el Operador que no se presentó.

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

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

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

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

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

4.6.4 Amarre y desamarre de buques. La I. P. da las facilidades para que el operador portuario que presta este servicio tenga acceso al Terminal, el muelle cuenta con seis (6) bitas de amarre. El operador portuario que presta el servicio de amarre y desamarre, en coordinación con el capitán de la nave o el piloto práctico realiza las maniobras de amarre y desamarre.

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

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

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

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

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

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

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

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

Se puede disponer el desamarre de una nave cuando:

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

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

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

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

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

4.6.5 Muelleaje. Cuota de atraque para embarcaciones, cobro al usuario por cada metro o fracción de eslora total que se aplicará a las naves que permanezcan atracadas, arrojadas, abarloadas o acoderadas de manera

directa o indirecta al muelle. La cuota se causará por día o fracción de día si la permanencia es de una hora o más, pero no se cobrará si es menor de una hora y se tiene como factor la eslora del buque.

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

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

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

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

4.6.10 Recibo y/o suministro de lastre. La Instalación Portuaria no presta este servicio, no se tiene infraestructura para su recepción y almacenamiento; la agencia marítima representante de la nave debe hacer las coordinaciones requeridas.

4.6.11 Suministro de combustibles. De acuerdo con las características del terminal este se encuentra acondicionado con sistemas de transferencia y equipos de bombeo que permiten el cargue y descargue de hidrocarburos y sus derivados para las naves; el muelle dispone un manifold que permite el

suministro de combustibles como gasolina, ACPM B10, Diésel Marine para las naves que lo requieran.

Por vía terrestre en corrotanque se aprovisiona la estación de Chevron en el aeropuerto con combustible para aviones Jet A-1 y para las estaciones de combustibles en tierra se suministra gasolina súper, gasolina corriente, ACPM B10 y Diésel Marine.

Para solicitar el suministro el armador o la agencia marítima representante de la nave, diligencia ante la dependencia administrativa de la I. P, el volumen requerido de combustible y coordina la fecha y hora de recibo previa cancelación del mismo.

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

4.6.13 Recepción de desechos líquidos y vertimientos. La I. P no tiene infraestructura para prestar este servicio; da las facilidades de acceso para los operadores portuarios que prestan dicho servicio, previa coordinación del armador y/o agente marítimo de la nave.

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

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

4.6.16 Servicio públicos.

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

4.6.16.2 Electricidad. La I. P no presta este servicio.

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

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

4.7 SERVICIO A LOS PASAJEROS.

4.7.1 Embarque y desembarque de pasajeros:

-No se permite en las instalaciones del Terminal el embarque y desembarque de visitantes o pasajeros, así como viveres, provisiones, y elementos de distinta índole.

-Para los casos en que el buque requiera de avituallamiento, éste le será suministrado a través de los operadores portuarios asignados por el agente marítimo en los sitios y bajo las condiciones establecidas en los permisos otorgados por la Capitanía de Puerto y cumpliendo con lo establecido en el PBIP.

-Será responsabilidad del capitán del buque para seguridad de la tripulación el suministro de:

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

Colocación de discos ataja ratas.

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

Sistema de evacuación y señalización en caso de emergencia.

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

4.7.2 Cargue y descargue de equipajes y vehículos en régimen de pasaje:
No es posible el cargue y/o descargue de equipajes ni de vehículos, porque las características de la I. P, corresponden a un terminal especializado en el manejo de hidrocarburos y sus derivados.

4.8 SERVICIOS A LA CARGA.

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

4.8.1 Manipulación y transporte de mercancías. Los combustibles que se desembarcan en la I. P, provienen del terminal de Chevron Petroleum Company de Cartagena y son transportados por un buque de propiedad de la misma empresa.

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

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

-Cualquier tubería, mangueras y elementos utilizados para cargue o descargue de líquidos inflamables a granel, debe estar libre de goteo.

-Tanto el personal del Terminal como la tripulación de la embarcación, no deberán fumar o prender cerillas, ni utilizar celulares en el muelle o en la embarcación.

-En la I. P. no se realiza **transbordo** de combustibles, en el procedimiento se descargan inicialmente a los tanques de almacenamiento en tierra y posteriormente a requerimiento de los usuarios se cargan las naves que hayan hecho el trámite debido.

-Al término de la maniobra de atraque los buques deben alistar los sistemas de transferencia de productos y sistemas de inspección de tanques para realizar la toma de muestras, mediciones de temperaturas y niveles en cada uno de los tanques.

-Las naves deben contar con luces suficientes y apropiadas para prevenir accidentes de personas o daños a la propiedad, derivadas de las operaciones de cargue o descargue.

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

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

4.8.3 Esriba /Desesriba. Este concepto no aplica para la I. P, porque corresponde a un terminal de gráneles líquidos.

4.8.4 Clasificación y toma de muestras.

-Al terminar la operación de atraque, se procede a des presionar los tanques del buque, para medir el O.B.Q.(On Board Quantity).

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

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

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

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

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

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

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

4.8.5 Reconocimiento o Inspección de mercancías.

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

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

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

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

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

4.8.8 Servicio a los contenedores. En la I. P no se manejan contenedores.

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

4.8.10 Pesaje/Cubicaje: Las medición de los gráneles líquidos descargados en la Instalación Portuaria, se realiza en unidades de Toneladas Métricas, mediante sistemas de contadores electrónicos; la medición es controlada simultáneamente abordo y por último en los tanques de almacenamiento en tierra.

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

4.8.12 Almacenamiento: La Instalación Portuaria cuenta con 9 tanques metálicos con base circular con capacidad total de 34.062 barriles. Solamente 2 de los 9 tanques cuentan con membrana flotante. Adicionalmente las instalaciones cuentan con un tanque de almacenamiento de agua, para emergencias. -La capacidad anual de almacenamiento de hidrocarburos y sus derivados es de 550000 barriles.

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

4.8.14 Consolidación o desconsolidación de mercancías. Por las características de la actividad del terminal no aplica este concepto.

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

CAPITULO V

PROPOTOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

Normas nacionales e Internacionales aplicadas en los protocolos.

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

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

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

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

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

Decreto 730 DE 2004 (marzo 9). PBIP- Por el cual se reglamenta parcialmente el Capítulo XI-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974-SOLAS-aprobado mediante la Ley 8ª de 1960.

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

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

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

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

Resolución 0520 DE 1989. Por medio de la cual se reitera el cumplimiento de normas y se reiteran y adoptan procedimientos para el control y vigilancia de naves y artefactos navales en aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales.

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

Resolución 477 (08-sept-2012). Por la cual se adoptan y establecen las medidas y el procedimiento de control para verificar la gestión del Agua de Lastre y sedimentos a bordo de naves y artefactos navales nacionales y extranjeros en aguas jurisdiccionales colombianas.

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

Resolución 418 DE 2014. Por medio de la cual se establece el monto de las garantías que deben constituir las empresas de servicios marítimos.

Resolución 417 (18-dic-04). Por la cual se dispone el uso de remolcadores en áreas jurisdiccionales de la Autoridad Marítima Nacional y se establecen normas de seguridad para las maniobras en que se empleen los mismos

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

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

Resolución 285 (1-nov-05). Por medio de la cual se adopta la Norma Nacional de Gestión de la Seguridad Operacional y Protección de Embarcaciones y de Prevención de la Contaminación-Norma Nacional de Gestión de la Seguridad (NGS).

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

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

Resolución 138 (28-abr-05). Por la cual se dispone el uso de remolcadores y se establecen criterios de seguridad para las maniobras de asistencia”.

Ley 55 – 1988. Por la cual se aprueba el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1969 y su protocolo de 1976.

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

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

Resolución 0004 DE 2018. Por la cual se establecen los requisitos y procedimientos para la verificación de la masa bruta de contenedores con carga

que vayan a ser embarcados en buques que se rigen por las Reglas del Capítulo VI, sobre Transporte de Cargas y Combustible Líquido, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Solas 74 Enmendado), ratificado mediante Ley 8ª de 1980.

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

Decreto No. 1468 de 2004. Por el cual se reglamenta la ley 658 de 2001 (Pilotos Prácticos).

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

Decreto No. 2061 de 1998. Por el cual se reglamentan las telecomunicaciones del servicio móvil marítimo.

Convenios Internacionales aplicados en los Protocolos.

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

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

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

Ley 8 de 1980: seguridad de la vida humana en el mar.

Ley 12 de 1981: prevención de la contaminación por buques.

Ley 13 de 1981: reglamento internacional para prevenir abordajes.

Ley 35 de 1981: formación, titulación y guardia de la gente de mar.

Ley 8 de 1986: Convenio Constitutivo y el Acuerdo de Explotación de INMARSAT.

Ley 10 de 1986: Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo.

Ley 3 de 1987: Convenio internacional sobre líneas de carga. Ley 55 de 1989: Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1969 y su protocolo de 1976.

Ley 17 de 1991: Convenio para facilitar el tráfico marítimo

5.1 PROTOCOLO DE MANIOBRAS.

5.1.1 Aproximación e Ingreso al canal del terminal.

PROTOCOLO No 1: APROXIMACION E INGRESO AL CANAL DEL TERMINAL.
FECHA ELABORACION: Marzo 23 de 2018 FECHA PARA REVISION:
AUTORES: Director Operaciones NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS.
REVISORES: Comité de Operaciones (Directos del Terminal y Director Operaciones)
INTRODUCCION: Con el cumplimiento de los procedimientos de este protocolo se evitarán posibles accidentes durante las operaciones de aproximación e ingreso al canal que permite el arribo a a la I.P.
DEFINICIONES: -El procedimiento que se protocoliza corresponde a las maniobras de aproximación al canal principal de San Andrés e ingreso al canal que conduce al muelle de la NSPZA S. A.
OBJETIVOS: <u>Generales</u> Garantizar que las maniobras de aproximación e ingreso de las motonaves usuarios del terminal de la NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS, se realicen correctamente para evitar accidentes de personal y daños de material, tanto en la infraestructura del muelle como del casco de los buques <u>Específicos</u> -Seguridad Industrial. Verificar que el personal participante de operadores portuarios en esta maniobra, porten los elementos de seguridad individual establecidos y el uso correcto de las comunicaciones durante las maniobras de aproximación. -Seguridad Marítima. Dar cumplimiento a las recomendaciones PIANC y ROM en lo relacionado con los procedimientos de aproximación del remolcador y de la lancha del piloto práctico con relación al buque. -Control Ambiental. Durante la maniobra de aproximación es prohibido descargar residuos domésticos, aguas de sentina o lastres y/o residuos de hidrocarburos a las aguas marítimas.
ÁMBITO DE APLICACIÓN: Este protocolo debe ser aplicado por el personal de Operaciones del Terminal y por la agencia de Operadores Portuarios que presta el servicio de apoyo con el remolcador y el piloto práctico. El protocolo está orientado a las maniobras de aproximación de las motonaves propias de la empresa y de los usuarios que utilizan el servicio para reaprovisionamiento de combustibles.

POBLACIÓN DIANA:

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

PERSONAL QUE INTERVIENE:

- Director de Operaciones de NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS.
- Operador Portuario contratado para apoyo de remolcador y piloto practico.
- Director Administrativo de NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS.

MATERIAL:

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

PROCEDIMIENTO:

Alistamiento:

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

Ejecución de la aproximación:

- La maniobra de aproximación hasta la boya de mar es dirigida por el Capitán de la nave, a partir de esta boya se recibe al piloto práctico quien dirige la operación hasta el arribo al muelle.
- La boya de embarque del piloto practico se localiza en: **Lattud 12° 32' 17"Norte, Longitud 81°41'27" Oeste**
- El canal natural de San Andrés se encuentra señalizado por la autoridad marítima, el piloto fija un rumbo inicial hacia el norte con los cambios requeridos entre la señalización marítima establecida por Dimar.
- Al llegar a las boyas 19 y 20 se cambia al rumbo 285° y recorre una distancia de 150 metros donde ajusta el rumbo hasta 270° para enfilar el muelle, donde finaliza la maniobra de aproximación.

Precauciones:

- Si las condiciones oceanográficas y/o meteorológicas presentan situaciones extremas se suspenderán las maniobras de aproximación.
- Es un canal natural de 4050 m de longitud, con una anchura irregular que disminuye a medida que el buque se aproxima al muelle. Su tránsito presenta cierta dificultad, en razón a su forma irregular y a la presencia de numerosos bajos coralinos.
- En inmediaciones de la boya No.3, aproximadamente a 697.5 m y en marcación 022°

al cayo Santander (Cotton Cay) se encuentra una barra coralina, lugar en el cual el navegante debe extremar las medidas de seguridad durante su travesía. La batimetría irregular y la escasa profundidad limitan el paso de embarcaciones con calados superior a 3.6576 m (12 ft).

-El canal de acceso a San Andrés debe efectuarse con extrema precaución, considerando los múltiples peligros a la navegación que se evidencian a estribor y babor. La brisa durante todo el tránsito es muy fuerte y casi todo el año proviene del NE, razón por la cual el buen maniobrista debe prever que su embarcación navegue derivando hacia babor, lo cual se compensa transitando ligeramente a estribor del canal y a buena velocidad, según el tipo de embarcación.

-Se recomienda, en toda circunstancia, efectuar el tránsito con piloto práctico y para embarcaciones de más de 500 t mantener disponibilidad de remolcador para asistir el paso por las boyas 19 y 20. Así mismo, se invita atracar utilizando la brisa por el costado de babor y para salir utilizar el remolcador para voltear la embarcación y enfilarse al muelle. No se recomienda hacer esta maniobra solo con la maquinaria propia, ya que es un riesgo innecesario para el buen maniobrista y puede ocasionar que la brisa lo pegue a otras embarcaciones surtas en muelle.

EVALUACIÓN:

Se define como indicador para la evaluación:

Nº de actividades cumplidas/Nº actividades programadas para estas maniobras

5.1.2 y 5.1.3 Protocolo de atraque y amarre.

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

PROTOCOLO No 2: MANIOBRAS DE ATRAQUE Y AMARRE DE NAVES.	
FECHA ELABORACIÓN:	Marzo 23 de 2018
FECHA PARA REVISIÓN:	
AUTORES:	Director Operaciones NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS.
REVISORES:	Comité de Operaciones (Directos del Terminal y Director Operaciones)
INTRODUCCIÓN:	Con el cumplimiento de los procedimientos de este protocolo se evitarán posibles accidentes durante las operaciones de atraque y amarre en el Terminal Marítimo especializado para manejo y almacenamiento de gránulos líquidos

(Hidrocarburos y sus derivados).
DEFINICIONES: -El procedimiento que se protocoliza corresponde a las maniobras de atraque y amare de las motonaves que descargan hidrocarburos y/o de las naves que arriban a recibir combustibles; en este procedimiento se tiene en cuenta la prelación de las motonaves y la capacidad de atraque en el muelle. -La prelación para las embarcaciones fondeadas se establecerá de acuerdo con el orden en que hayan llegado, dentro del mismo periodo de 12 horas, siempre y cuando hayan confirmado su arribo, solicitado servicios y presentado la documentación completa, y se encuentren declaradas en libre plaza por parte de las autoridades.
OBJETIVOS: <u>Generales</u> Garantizar que las maniobras de atraque y amare de las motonaves usuarias del terminal de la NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS, se realicen correctamente para evitar accidentes de personal y daños de material, tanto en la infraestructura del muelle como del casco de los buques. <u>Específicos</u> -Seguridad Industrial. Verificar que el personal participante de operadores portuarios que atienden los cabos de amare, porten los elementos de seguridad individual establecidos y el uso correcto de las comunicaciones durante las maniobras de atraque y amare. -Seguridad Marítima. Dar cumplimiento a las recomendaciones PIANC y ROM en lo relacionado con los procedimientos de amare durante las maniobras de atraque y amare de cabos. -Control Ambiental. Los residuos que se generen durante estas maniobras si no son asimilables a domiciliarios, serán dispuestos en el área autorizada para estos fines, considerando que estos se puedan reutilizar.
AMBITO DE APLICACION: Este protocolo debe ser aplicado por el personal de Operaciones del Terminal y por la agencia de Operadores Portuarios que presta el servicio de apoyo durante las maniobras de atraque y amare. El protocolo está orientado a las maniobras de atraque y amare de las motonaves propias de la empresa para descargar y de los usuarios que utilizan el servicio para reaprovisionamiento de combustibles.
POBLACION DIANA: La técnica, procedimiento o proceso que se protocoliza será recibido por las motonaves que transportan el combustible desde Cartagena a la NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS y por embarcaciones y motonaves que requieren reaprovisionamiento de combustibles.

PERSONAL QUE INTERVIENE:

- Director de Operaciones de NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS.
- Operador Portuario contratado para apoyo de remolcador y operador para asistencia de personal que atraca y amarra el buque.
- Director Administrativo de NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS.

MATERIAL:

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

TERMINOS Y DEFINICIONES:

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

Amarradero. Sitio donde se amarran los buques.

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

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

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

Muelle. Obra construida en la orilla del mar que sirve para facilitar la carga o descarga de los buques y otro tipo de operaciones. Las estructuras portuarias existentes están básicamente integradas por un muelle marginal en forma de "L", construido con una plataforma principal en concreto que mide 83.5 metros de largo por 6 metros de ancho, este muelle está equipado con 6 Bitas de amarra, un sistema de cargue y descargue y 13 defensas de caucho. El muelle se complementa en el extremo oriental con otra plataforma secundaria, igualmente en concreto de 15 metros de largo por 10 de ancho, definido como un muelle marginal.

Manifold de descarga de buques: Se cuenta con un manifold para recibir con cinco (5) válvulas, cuatro con un diámetro de 6" y una con diámetro de 8".

PROCEDIMIENTO:

Alistamiento:

- Se debe coordinar entre la Dirección de Operaciones y la Agencia del Operador Portuario la fecha de atraque de la motonave para garantizar la asistencia del personal que realiza las actividades de amarra.
- Solo se podrán asegurar cabos, cables o amarrar en tierra, en las bitas o comanusas instaladas para este propósito específico; está prohibido el uso de cadenas para el amarra de las naves.

Ejecución del atraque y amarra:

- La maniobra de atraque es dirigida por el Capitán de la nave, quien es asistido por el piloto práctico.
- Cuando el buque se encuentra aproximadamente a 30,0 metros de distancia del muelle, se lanza desde el buque el primer heaving line (cabo ligero) para enviar la retenida (espring de proa) o cabo número 2, con el cual se controla el avance del buque.

-Posteriormente se lanzan desde el buque el heaving line de popa y de media cubierta, para enviar o asegurar a tierra el cabo largo de popa, mediante el cual se debe cemar la misma; con el heaving line de media cubierta se envía el cabo trasverse de media cubierta para ajustar el buque al muelle. Posteriormente se envía el cabo largo de proa para ajustar el punto de atraque al sistema de descargue de hidrocarburos líquidos, dándose por terminada la maniobra de atraque.
-El buque siempre estará asistido por el remolcador, para el amare se utilizan seis cabos de nylon.
-Cuando se amaren embarcaciones con eslora igual o menor de 30 m, se dejará entre ellas un espacio de 20,0 metros.

Precauciones:

-Si las condiciones oceanográficas y/o meteorológicas presentan situaciones extremas se suspenderán las operaciones de atraque y amare.
-La tripulación de apoyo para el amare de las naves, que no tengan el equipo de seguridad personal completo no pueden participar en las maniobras.
-Está prohibido el uso de cadenas y de guayas para el amare de las naves.

EVALUACION:

Se define como indicador para la evaluación:

Nº de actividades cumplidas/Nº actividades programadas para estas maniobras

5.1.4. Maniobra de zarpe.

MANIOBRAS DE ZARPE DE NAVES.	
FECHA ELABORACION:	Marzo 23 de 2018
FECHA PARA REVISION:	
AUTORES:	Director Operaciones NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS.
REVISORES:	Comité de Operaciones (Directos del Terminal y Director Operaciones)
INTRODUCCION:	Con el cumplimiento de los procedimientos de este protocolo se evitarán posibles accidentes durante las operaciones de zarpe en el Terminal Marítimo especializado para manejo y almacenamiento de graneles líquidos (Hidrocarburos y sus derivados).
DEFINICIONES:	-El procedimiento que se protocoliza corresponde a las maniobras de zarpe de las motonaves que descargan hidrocarburos y/o de las naves que reciben combustibles; en este procedimiento se tiene en cuenta la prelación de las motonaves y la capacidad de atraque en el muelle.

-La prelación para las embarcaciones fondeadas se establecerá de acuerdo con el orden en que hayan llegado, dentro del mismo período de 12 horas, siempre y cuando hayan confirmado su arribo, solicitado servicios y presentado la documentación completa, y se encuentren declaradas en libre práctica por parte de las autoridades.

OBJETIVOS:

Generales

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

Específicos

-Seguridad Industrial. Verificar que el personal participante de operadores portuarios que atienden los cabos de amare, porten los elementos de seguridad individual establecidos y el uso correcto de las comunicaciones durante las maniobras de atraque y zarpe.

-Seguridad Marítima. Dar cumplimiento a las recomendaciones PIANC y RCOM en lo relacionado con los procedimientos de desamarre durante las maniobras de zarpe.

-Control Ambiental. Los residuos que se generen durante estas maniobras si no son asimilables a domiciliarios, serán dispuestos en el área autorizada para estos fines, considerando que estos se puedan reutilizar.

AMBITO DE APLICACION:

Este protocolo debe ser aplicado por el personal de Operaciones del Terminal y por la agencia de Operadores Portuarios que presta el servicio de apoyo durante las maniobras de zarpe.

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

POBLACION DIANA:

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

PERSONAL QUE INTERVIENE:

-Director de Operaciones de NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS.

-Operador Portuario contratado para apoyo de remolcador y operador para asistencia de personal que desamara el buque.

-Director Administrativo de NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS.

MATERIAL:

-Elementos de seguridad personal: Chalecos salvavidas, casco, guantes, botas de

seguridad, equipos de comunicaciones individuales.

TERMINOS Y DEFINICIONES:

Zarpe. Acción de soltar las amarras de una nave para dejar un puerto.

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

Desatraquear. Maniobra para separarse de un muelle.

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

Muelle. Obra construida en la orilla del mar que sirve para facilitar la carga o descarga de los buques y otro tipo de operaciones. Las estructuras portuarias existentes están básicamente integradas por un muelle marginal en forma de "L", construido con una plataforma principal en concreto que mide 83.5 metros de largo por 6 metros de ancho, este muelle está equipado con 5 Bitas de amarré, un sistema de cargue y descargue y 13 defensas de caucho. El muelle se complementa en el extremo oriental con otra plataforma secundaria, igualmente en concreto de 15 metros de largo por 10 de ancho, definido como un muelle marginal.

PROCEDIMIENTO:

Alistamiento:

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

Ejecución zarpe:

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

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

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

-En el área de atraque se tiene una profundidad promedio de 5,0 metros; la zona de maniobras comprende un área de 80x200 metros localizada en el sector sur del muelle, en esta se realizan las maniobras de giro de los buques los cuales se apoyan sobre el muelle para pivotar.

-La profundidad máxima del área de maniobras es de 5,0 m, la profundidad promedio es de 4,5 m y la profundidad mínima es de 4,0 m, esta última se encuentra delimitada por tres balizas verdes.

Precauciones:

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

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

EVALUACIÓN:

Se define como indicador para la evaluación:

Nº de actividades cumplidas/Nº actividades programadas para estas maniobras

5.1.5 y 5.1.6. Maniobra de reviro y fondeo.

MANIOBRAS DE REVIRO Y FONDEO.	
FECHA ELABORACIÓN:	Marzo 23 de 2018
FECHA PARA REVISION:	
AUTORES:	Director Operaciones NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS.
REVISORES:	Comité de Operaciones (Directos del Terminal y Director Operaciones)
INTRODUCCION:	Con el cumplimiento de los procedimientos de este protocolo se evitarán posibles accidentes durante las operaciones de reviro y fondeo en las áreas definidas por la autoridad marítima, de acuerdo con la carta náutica COL 880. -En la operación tanto de reviro como de fondeo se debe contar con la asistencia de un remolcador de apoyo y del piloto practico, para las naves que transportan hidrocarburos. -En las maniobras de reviro y fondeo no interviene el personal de la I. P, son responsabilidad del Capitán de la nave, asesorado por el piloto practico y con la asistencia de la tripulación de abordo
DEFINICIONES:	-El procedimiento que se protocoliza corresponde a las maniobras de reviro y fondeo de las motonaves que transportan hidrocarburos y/o de las naves que reciben combustibles en la I. P. -La prolación para las embarcaciones fondeadas se establecerá de acuerdo con el orden en que hayan llegado, dentro del mismo periodo de 12 horas, siempre y cuando hayan confirmado su arribo, solicitado servicios y presentado la documentación completa, y se encuentren declaradas en libre platica por parte de las autoridades. -La maniobra de fondeo y asignación del área para el efecto corresponde a la autoridad marítima. -Los operadores portuarios que prestan el servicio de remolcador deben dar cumplimiento a la Resolución 0138 de abril 29 de 2005 de Dimar.
OBJETIVOS:	<u>Generales</u> Dar facilidades a los operadores portuarios del terminal de la NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS, para el apoyo requerido por las naves que deben realizar maniobras de

fondeo y/o reviro, evitando accidentes de personal y efectos de contaminación marina.

Específicos

- Seguridad Industrial. Verificar que el remolcador que asiste la maniobra de reviro y/o fondeo se encuentre autorizado por Dimar.
- Seguridad Marítima. Dar cumplimiento a las recomendaciones PIANC y ROM en lo relacionado con los procedimientos de reviro y fondeo en el área marítima de San Andrés.
- Control Ambiental. Durante estas maniobras es prohibido descargar residuos contaminantes a los cuerpos de agua marítima, el alcance aplica tanto para el remolcador como para la nave.

ÁMBITO DE APLICACIÓN:

Este protocolo debe ser aplicado por el personal de Operaciones del Terminal y por la agencia de Operadores Portuarios que presta el servicio de apoyo durante las maniobras de reviro y fondeo.

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

POBLACIÓN DIANA:

La técnica, procedimiento o proceso que se protocoliza será recibido por los buques propios, por embarcaciones y motonaves usuarias de la I. P.

PERSONAL QUE INTERVIENE:

- Director de Operaciones de NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS.
- Operador Portuario contratado para apoyo de remolcador y operador para asistencia de personal que desamarra el buque.
- Director Administrativo de NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS.

MATERIAL:

- Un remolcador de apoyo y una lancha de pilotos prácticos.
- Elementos de seguridad personal: Chalecos salvavidas, casco, guantes, botas de seguridad, equipos de comunicaciones individuales.

TERMINOS Y DEFINICIONES:

Reviró. Acción de reorientar 180° la proa de la nave.

Fondeo. Anciar, dar con el ancla convenientemente asegurada a un cabo o cadena, para que las uñas de aquella agamen en el fondo y el buque quede sujeto.

Maniobra de asistencia: Es el acompañamiento o la intervención activa a una nave o artefacto naval, prestada por un remolcador como mecanismo para reducir el riesgo de accidente durante su desplazamiento. Dentro de este concepto, se incluyen las maniobras de reviro, fondeo, atraque, desatraque, amarre a boyas, entrada y salida de diques, navegación en aguas restringidas y atención a emergencias.

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

Áreas de fondeo. Zonas seleccionadas por la autoridad marítima y destinadas como sitios de fondeo en los diferentes puertos bajo su jurisdicción, se encuentran registradas en la carta náutica COL 880; la autoridad marítima asigna el área de fondeo.

PROCEDIMIENTO:

Alistamiento:

-Tanto para la maniobra de reviro como para la de fondeo la agencia naviera responsable de la nave debe coordinar los servicios de remolcador y del piloto práctico en caso de ser requerido este último

-Para la maniobra de fondeo se debe tener autorización de la autoridad marítima.

Ejecución reviro:

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

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

-El remolcador separa la motonave del muelle una vez los cabos han sido liberados por el personal de apoyo en tierra y la traslada por la popa hasta el área de reviro que se encuentra en el canal de navegación principal, entre las boyas 19 y 21, donde se registran profundidades de 7,5 m, a partir de este momento la nave fija el rumbo de salida hacia la boya de mar, asistida por el piloto práctico.

Ejecución fondeo:

-Si la nave se encuentra atracada en el muelle se realiza el mismo procedimiento anterior para la separación del muelle y zarpe; si la nave aún no se encuentra en el muelle, será conducida directamente por el piloto práctico al sitio autorizado de fondeadero-

-Cuando la nave se aproxima al sitio de fondeo procede así:

- El personal de cubierta del buque tripula las estaciones de fondeo en la proa.
- Se alista el ancla que se va a utilizar en el fondeo.
- Al llegar al sitio de fondeo la nave detiene la marcha y da 1/3 de máquinas atrás, inmediatamente descarga el ancla y libera cadena en longitud igual a 3 veces la profundidad del sitio de fondeo.
- Mantiene suave la marcha atrás hasta que la cadena se tensione.
- Se ordena parar máquinas y se da por terminada la maniobra de fondeo.

Precauciones:

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

-La tripulación a bordo de la nave y del remolcador deben estar provistos con el equipo de seguridad personal completo, incluyendo salvavidas.

-Para los buques que se dirijan hacia el Muelle Departamental, existen dos sitios de fondeo, en caso de espera para turno de atraque. El primero, ubicado frente a Hayne's Cay (Cayo Córdoba) está protegido del fuerte oleaje, pero expuesto a los intensos

vientos que puedan presentarse de acuerdo a la época del año y el segundo localizado frente al muelle presenta las mismas condiciones.

EVALUACION:

Se define como indicador para la evaluación:

Nº de actividades cumplidas/Nº actividades programadas para esas maniobras

5.2 Protocolo de seguridad en operaciones en las líneas de amarre del terminal.

- Es responsabilidad del capitán que el buque quede correctamente atracado. El buque deberá utilizar cabos suficientes y en buen estado para su amarre al muelle; la I. P cuenta con seis (6) bitas de amarre.
- Durante la operación de atraque es responsabilidad de la tripulación monitorear la tensión de los cabos de amarre, porque dependiendo del régimen de mareas será necesario alargar o acortar las líneas.
- El muelle de la I. P es de tipo marginal en forma de "L", mide 83,5 m de longitud y 6 m de ancho, esta acondicionado con 6 bitas de amarre de 80 T de capacidad cada una y 13 defensas de caucho.
- La configuración de amarre en el muelle es de 6 líneas para el buque de diseño. El diseño de amarre incluye líneas sintéticas de polipropileno de 100 mm de diámetro y tensión mínima de rotura de 100 toneladas, equipadas con calabotes de nylon 11,0 m de longitud y 114 mm de diámetro con una tensión mínima de rotura de 181 toneladas.
- Para los amares se deben seguir las recomendaciones de la "MOORING EQUIPMENT GUIDELINES" 3ª edición, donde establecen los siguientes principios:
 - Los traveses serán lo más perpendiculares posible respecto de la línea de atraque $90^\circ \pm 15^\circ$.
 - Los espring serán lo más paralelos posible a la línea de atraque $\pm 5^\circ$
 - Los ángulos verticales de las líneas de amarre no deben exceder los 25° con respecto a la horizontal.

-La configuración de amarre debe ser lo más simétrica posible respecto del manifold.

De acuerdo al criterio ROM 0.2-90 las condiciones de amarre para ángulos horizontales son:

- LARGOS $45^{\circ} \pm 15^{\circ}$
- TRAVERSESES $90^{\circ} \pm 30^{\circ}$
- SPRINGS $5^{\circ} \pm 5^{\circ}$
- ANGULOS VERTICALES $25^{\circ} \pm 5^{\circ}$

- El nivel de riesgo de la operación de amarre o desamarre, es determinado por las condiciones meteorológicas y oceanográficas predominantes en el momento de efectuar la maniobra de amarre y es responsabilidad del Capitán de la motonave efectuar la maniobra en forma segura.

5.3 Protocolo de zarpe de emergencia.

El zarpe de emergencia obedece a diferentes circunstancias tales como incendios, explosiones, terrorismo, mal tiempo y/o por disposiciones de la autoridad marítima en circunstancias de seguridad pública.

En cualquiera de las anteriores situaciones el procedimiento para el zarpe de emergencia es el mismo, de acuerdo con la siguiente forma:

- El Comandante de la nave debe estar a bordo para dirigir la maniobra de zarpe hasta el sitio indicado por la autoridad marítima para permanecer hasta que la situación se encuentre controlada.
- Para el zarpe de emergencia la motonave debe disponer a bordo los 2/3 de la tripulación.
- Si las condiciones de la emergencia lo permiten se debe solicitar la asistencia del remolcador y del piloto práctico a bordo para trasladar la nave al sitio asignado por la Capitanía de Puerto.
- De acuerdo con las instrucciones de la autoridad marítima la motonave abandonará el puerto o se fondeará en un área asignada para el efecto.
- Si la nave es fondeada en el puerto, regresará al terminal de acuerdo a las instrucciones de la Capitanía de Puerto.

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

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

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

- Cuando existan pronósticos de mal tiempo, los capitanes y tripulación de los buques fondeados, deben permanecer a bordo, alistar la segunda ancla para fondear, izar escalas y alistar las máquinas para zarpar si es necesario.
- Por situaciones de seguridad de orden público y/o terrorismo, la autoridad marítima ordenará el zarpe de emergencia, asignando un área de fondeo cuando la nave se encuentre atracada en el muelle u ordenando el abandono del puerto.
- En condiciones de incendio se aplicarán las instrucciones indicadas en el numeral 5.3 del presente capítulo.

5.6 Protocolo para apertura de bodegas.

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

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

- La I. P puede disponer el desatraque de una nave cuando las labores de cargue o descargue de una embarcación, afecten el normal desarrollo de las operaciones del terminal, por bajo rendimiento imputable a la embarcación, operadores o a sus representantes o cuando no utilicen durante la operación los

horarios y recursos asignados, la NSPZAN S. A. presentará notificación de desastre a la agencia de la motonave.

- La NSPZAS, A define como rendimientos aceptables operativos, para las actividades de cargue y descargue de hidrocarburos y sus derivados, en el terminal marítimo de San Andrés, los siguientes:

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

Marine diesel,	T/h 25.000 g/s Hr
Gasolina	T/h 25.000 g/s Hr

- Para las operaciones de cargue de naves o artefactos navales, la I. P utilizará los sistemas propios de bombeo desde tierra a buque, por lo cual se ha establecido en el manual interno de operaciones, los rendimientos aceptables para los diferentes tipos de productos.

- Para las operaciones de descarga desde motonaves o artefactos navales, los agentes marítimos y los operadores portuarios definirán en cada caso, los rendimientos de las naves que se van descargar, como referencia para la aplicación de medidas, durante el periodo de descarga.

- -Las embarcaciones pierden el derecho al muelle cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a las normas y términos dispuestos en el presente Reglamento y Manual de Procedimientos; se pierde el derecho por falta de garantías en el suministro de equipos abordo para la realización de las operaciones de cargue o descargue y por razones de seguridad o de orden público.

- -Las motonaves pierden el derecho al muelle cuando las autoridades sanitarias detecten en las embarcaciones tripulantes con enfermedades infectocontagiosas.

5.6 Protocolo de evacuación directa de cargas.

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

- La tripulación del buque con la pluma de abordo manobra las mangueras de caucho para conectarlas al manifold sobre cubierta, verificando que el empalme quede perfectamente sellado para evitar fugas de combustibles cuando se aplique la presión de bombeo al sistema.
- El personal de operaciones de la I. P realiza el empalme de las mangueras con el manifold del muelle, previendo una conexión sellada, sin fugas de los líquidos.
- Tanto abordo como en tierra, la tripulación del buque y los operadores de la I. P, alistan y tienen a la mano todos los elementos que se requieran en caso de presentarse escapes de los gránulos líquidos que se estén transfiriendo.
- Antes de iniciar el bombeo de las cargas se hace verificación del sistema de comunicaciones, mediante el cual se anuncia el inicio y el paro de la operación.

5.9 Protocolo para la Inspección simultánea de mercancías.

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

5.10 Protocolo de Inspección Invasiva y no Invasiva de cargas.

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

5.11 Protocolo para descargue con lluvia.

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

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

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

5.13 Protocolo de almacenamiento descubierta.

- No aplica porque los sistemas de almacenamiento es en tanques metálicos.

5.14 Protocolo de operaciones en fondeo.

- Este tipo de operación no se realiza en la I. P.

5.15 Protocolo para la entrega de la carga.

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

- Durante el descargue de hidrocarburos y sus derivados, los productos deben ser entregados al Terminal por el Capitán de la nave y por la Agencia respectiva, una vez se ha verificado el estado y las características de los productos de acuerdo con los parámetros de calidad establecidos por las normas técnicas para el efecto.
- -Los operadores del Terminal son responsables de no permitir escapes ni derrames desde el muelle y de avisar a la tripulación de la embarcación en caso de encontrar escapes provenientes de la misma.
- -Durante la operación de cargue de un tanquero o de un artefacto naval, la responsabilidad sobre la carga (hidrocarburos) es de la I. P hasta el momento en que la carga pasa por el múltiple de recibo de tanquero y/o artefacto naval; desde este momento la responsabilidad de la carga recae sobre el capitán de la nave o el transportador.
- Para el caso de las cargas recibidas vía marítima, estas serán entregadas en las mismas condiciones en que fueron recibidas por el Operador Portuario, al propietario o consignatario de la carga, por mandato del conocimiento de embarque o a su representante legal, previo cumplimiento de las formalidades y presentación de la documentación Aduanera.
- En la NSPZA S. A, las cargas que se manejan son gránulos líquidos, los cuales permanecen almacenados en tanques y las entregas se hacen por vía terrestre de acuerdo con contratos que se tienen establecidos con las estaciones de combustibles y otros usuarios.

5.16 Protocolo para el manejo de cargas conzaminadas.

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

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

5.17 Protocolo sobre cargas objetables.

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

5.18 Protocolo para la remoción de cargas objetables.

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

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

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

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

- En el caso de los graneles líquidos que se manejan (Hidrocarburos y sus derivados) y en el evento de generarse escapes al agua, se pasaría a un incidente de derrame de hidrocarburos, para lo cual se activaría el Protocolo de derrames de combustible, registrado en el presente RCTOP; en el terminal no se manejan mercancías
- En el caso de caída de objetos que por sus dimensiones generen limitaciones o afecten la profundidad del área de atraque o del área de maniobras para las operaciones marinas, se procede a ordenar una inspección y rescate con personal de buzos, previa autorización de la autoridad marítima, con el fin de dejar el área en condiciones de seguridad para las operaciones portuarias.

5.21 Protocolo para evitar la presencia de animales.

- Periódicamente se deben revisar los encerramientos físicos perimetrales de la I. P, con el fin de tomar medidas correctivas sobre los sectores que presenten averías o rupturas por donde puedan ingresar al terminal animales del tipo doméstico.
- Se prohíbe al personal de operadores portuarios, agencia marítima y demás usuarios o contratistas dejar alimentos fuera de los contenedores y estaciones de recolección de residuos domésticos.
- Los vigilantes de las áreas de control de acceso tanto para personal como de vehículos no deben permitir la entrada de ningún tipo de animales.
- El servicio de vigilancia de la I. P en general debe capturar y retirar todo tipo de animales domésticos que se encuentren al interior del terminal y de acuerdo con su clasificación entregarlo a la autoridad correspondiente.

- Se debe dar cumplimiento al programa de fumigación y desratización para evitar la proliferación de vectores contaminantes.

5.22 Protocolo de operación de equipos.

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

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

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

5.23 Protocolo de control de ingreso y salida de personas.

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

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

-El personal de tripulaciones y Operadores Portuarios, deben estar provistos de los elementos mínimos de seguridad, durante el desarrollo de las diferentes actividades de cargue o descargue en el Terminal de la I. P.

- Los Operadores Portuarios que prestan servicios en el Terminal, deben conocer los procedimientos y normas de seguridad establecidos la guía de protección de la IP
- Las áreas definidas para tránsito peatonal tanto en el muelle como en el área adyacente de la I. P, se encuentran debidamente señalizadas de acuerdo con las normas nacionales de tránsito; todo el personal de operadores portuarios que tienen acceso peatonal, deben cumplir los sistemas de señalización establecidos para el tránsito.
- Toda persona o trabajador que ingrese a las instalaciones del Terminal, debe portar una ficha o carné de identificación, la cual ha sido solicitada previamente.
- Los usuarios ocasionales o visitantes, mediante un documento de identificación, hacen uso de una ficha de visitante entregada en la portería, la cual es debidamente autorizada por la I. P y le permite el acceso; esta ficha debe ser reintegrada en el módulo de control de acceso al término de la visita.
- Toda persona que ingrese al terminal *NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS*, debe cumplir con las normas de seguridad de las instalaciones. El no cumplimiento de las normas hará que la persona sea retirada inmediatamente del terminal.
- La *NSPZA S.A.-SAN ANDRÉS*, se reserva el derecho de no permitir el ingreso de personas que no cumplan con las disposiciones que sobre la materia determine la guía de protección de la IP, para el efecto se tiene una escarapela que contiene recomendaciones de seguridad que deben observar todos los visitantes al ingresar a la IP, se dictan cursos de ambientación antes del ingreso.
- Todo visitante debe portar en sitio visible su carnet de visitante. Es responsabilidad de los empleados informar a seguridad sobre quien no porte el carnet de visitante o este en áreas restringidas.
- Solo se podrá transitar caminando en las áreas permitidas, debidamente señalizadas y utilizando los elementos de protección personal; el equipo de protección personal comprende, chaleco reflectivo, casco y botas; el uso del casco es obligatorio en las áreas designadas.
- Los visitantes a áreas administrativas donde las personas salgan del vehículo directamente a las oficinas están exentos de utilizar el equipo de protección personal. Deben usarlo si se dirigen a áreas operativas.

- Los trabajadores que ocupen áreas operativas del Terminal, deberán vestir con uniforme, gafas, guantes, cascos, botas y demás implementos de seguridad.
- Los trabajadores de servicios marítimos tales como tripulantes de los buques y en general cualquier persona que por razón de su actividad deba permanecer o acercarse a los muelles, deben usar chalecos salvavidas y cascos con barbiquejo como prevención en caso de caída al agua. Individuos que no lleven el equipo de protección personal en áreas operativas serán retirados del terminal.
- La permanencia en el Terminal deberá ajustarse a los horarios correspondientes con la actividad a desarrollar. Ninguna persona deberá sobrepasar el horario autorizado para su actividad ni lo autorizado por ley.
- Los operadores portuarios y demás usuarios serán responsables de que el personal a su cargo salga del Terminal tan pronto concluya la labor para la cual se autorizó el ingreso.

5.24 Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos

- Todo ingreso de vehículos debe ser controlado en portería y estar autorizado por la jefatura del área correspondiente donde ha sido citada la persona.
- Los vehículos deben desplazarse dando cumplimiento a los sistemas de señalización de tránsito establecidos al interior del Terminal.
- No existe acceso vehicular a la plataforma del muelle, se tiene acceso solamente al área adyacente y a la zona de parqueo en el área exterior de la planta. Para ingresar a las instalaciones, los vehículos automotores de transporte o cualquier otra clase de vehículos, debe estar en óptimas condiciones de seguridad, de igual manera deberán dar cumplimiento a los requisitos de seguridad interna exigidos por la I. P, y por las autoridades competentes, para su ingreso y circulación en las instalaciones.
- La empresa o propietario del vehículo asumirá los riesgos mientras este se encuentre en las instalaciones del concesionario y responderá por sus actos. Para tal efecto la Sociedad Portuaria, mantendrá la señalización de vías peatonales, para vehículos y zonas de parqueo; el vehículo podrá ser requisado para ingresar a las instalaciones y áreas adyacentes del puerto.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- En la operación de la I. P no se requieren maquinarias ni equipos para el manejo de las cargas, porque es una operación de transferencia de combustibles mediante sistemas de tuberías y bombas eléctricas que se

encuentran permanentemente instaladas; no se requieren cargadores, grúas ni vehículos de transporte para las cargas.

5.27 Protocolos para el manejo de todo tipo de carga.

- En la NSPZA S. A, las cargas que se manejan son gránulos líquidos, por lo cual la I. P se encuentra acondicionada con sistemas de recepción conformados por mangueras, tuberías, equipos de bombeo y tanques de almacenamiento.
- Los productos que requieren ser despachados a los diferentes usuarios en la isla se hace por vía terrestre en camotankers acondicionados con todas las medidas de seguridad aprobadas y vigentes.
- Cuando se requiere hacer entrega de combustibles a embarcaciones atracadas en el muelle de la I. P, se hace el suministro utilizando los sistemas propios instalados en tierra, tales como bombas eléctricas, sistemas electrónicos de medición y el personal técnico de operaciones; el personal de la embarcación debe permanecer a bordo, no se autoriza el desembarco de personas a la I. P.

5.27.1 Protocolo de entrada y recibo de carga

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

5.27.2 Protocolo de almacenamiento de carga.

- Las cargas que se reciben en la I. P corresponden a gráneles líquidos (Hidrocarburos y sus derivados) los cuales son almacenados en 9 tanques verticales que se encuentran construidos en el área adyacente al muelle y que están conectados por tuberías metálicas a un manifold de 5 válvulas sobre la plataforma de atraque; la capacidad de almacenamiento es de 34062 barriles.
- Los tanques están identificados y clasificados para el almacenamiento de los diferentes productos derivados de hidrocarburos que se manejan en la I. P; en cada área de tanques están fijadas las instrucciones de seguridad y precauciones que se deben tener en el área de influencia de los mismos
- Las áreas de tanques están acondicionadas con diques de seguridad para garantizar en caso de ruptura o escapes de hidrocarburos de los mismos, poder contenerlos confinados para su recuperación inmediata, evitando efectos de contaminación.
- Las áreas de almacenamiento de combustibles están acondicionadas con sistemas y redes contra incendio, con sus respectivos difusores de agua.

5.27.3 Protocolo de entrega y salida de carga.

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

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

- La NSPZA S. A maneja productos de hidrocarburos y sus derivados, los cuales están clasificados como peligrosos de acuerdo con el Código IMDG; estos productos se reciben en el terminal y son transportados por un buque

tanque, el cual ha sido clasificado y autorizado por Dimar para la realización de dicha actividad, teniendo en consideración que cumple las normas de seguridad nacionales e internacionales. En el terminal no se manejan mercancías peligrosas diferentes a los hidrocarburos y sus derivados.

- Los sistemas de recepción de combustibles instalados en el muelle se encuentran debidamente identificados, los operadores que asisten la actividad de descargue o cargue de los combustibles verifican que los acoples de mangueras no presenten escapes o fugas de los productos y que coincidan con los diferentes tipos de productos que se reciben o entregan, de acuerdo con la identificación en cada una de las líneas.
- El empleado encargado del Terminal deberá, a través del Capitán de la embarcación, verificar los productos que se encuentran a bordo y en qué orden serán descargados, esta información debe ser transmitida a los empleados del Terminal, para el alistamiento de las conexiones y válvulas que se requieren en el descargue de los productos.
- La NSPZA S. A. podrá ordenar la evacuación de sus áreas, el fondeo de sus naves, o evacuación de los vehículos que en el momento constituyan riesgo para el terminal o para sí mismos.
- El personal que interviene en las operaciones de cargue/descargue de mercancías peligrosas, deberá contar con los insumos necesarios, según lo que se establece en el sistema de gestión de seguridad y salud del trabajo, igualmente quien manipule esta mercancía debe cumplir con los requisitos legales vigentes en el manejo de sustancias peligrosas.

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

- El RSI-2005 constituye la única legislación internacional vinculante sobre Salud Pública.
- La finalidad y el alcance del RSI 2005 son prevenir la propagación internacional de enfermedades, proteger contra esa propagación, controlarla y darle una respuesta de salud pública proporcionada y restringida a los riesgos

para la salud pública, evitando interferencias innecesarias con el tráfico y el comercio internacionales.

- En la NSPZA S. A, no se reciben naves de tráfico internacional.
- Se difunde en las instrucciones de la I. P el conocimiento del RSI-2005 y se tiene disponible el documento para su consulta.

5.30 Protocolo para atender emergencias y contingencias

- La I. P, para la prevención de riesgos en sus instalaciones durante la actividad del Terminal, ha elaborado e implementado un Plan de Contingencia, el cual está constituido por el plan estratégico y el plan operativo de respuesta inmediata a cualquier accidente causado por circunstancias naturales o antrópicas.
- El Plan de Contingencia incluye los procedimientos de activación de los niveles de respuesta ante riesgos como: incendios, derrames de hidrocarburos en el muelle y en el área de almacenamiento, colisiones de embarcaciones en el mismo muelle, vertimientos, explosiones, abordaje, caída de hombre al agua, etc.
- El Plan de Contingencia imparte instrucciones de coordinación con las empresas localizadas en el área de la Isla y con las Autoridades Marítimas, Portuarias y Ambientales, para atender en forma oportuna y eficaz las posibles emergencias.
- El Terminal cuenta con los Manuales de Procedimientos para atender emergencias por accidentes de personal y por desastres naturales que afecten el área, con el fin de facilitar la adopción de medidas para atender en forma oportuna y eficiente situaciones de emergencia y así reducir pérdidas o daños que pueda sufrir el personal, equipos, material o instalaciones del Terminal.
- Este plan se pone en ejecución y se suspende por orden del Director de la I. P y en su ausencia por el funcionario de mayor jerarquía presente en el Terminal de San Andrés.
- El plan contempla actividades de coordinación para recibir apoyo a nivel de las diferentes autoridades y funcionarios locales, así: Capitanía de Puerto,

Comando de Policía, Cuerpo de Bomberos, Defensa Civil, Gobernación y Coralina.

- Los procedimientos a seguir en caso de emergencias por incendios se encuentran indicados en el Plan de Contingencia del Terminal, los Operadores Portuarios, Agentes Marítimos y tripulaciones de las embarcaciones usuarias del Terminal, deben conocer la aplicación de estos procedimientos en caso de incendios.
- Mientras la embarcación se encuentre atracada en el Terminal, la tripulación de la nave tiene la obligación de combatir el fuego abordo. El Operador Portuario se unirá en la medida de sus posibilidades, a los esfuerzos para combatir el fuego abordo de la nave. Si la gravedad del incendio es mayor y
- En caso de ocurrir una emergencia, el Operador Portuario se reserva el derecho de tomar todas las medidas que crea conveniente para combatir los incendios abordo de las naves, a fin de garantizar la mayor seguridad del Terminal.
- Al detectarse emergencias en tierra (incendio, explosiones, derrames), se procede de la forma siguiente:
 - a). Se activa la alarma correspondiente (Se tienen 4 sistemas de alarma para diferentes acciones).
 - b). La brigada de emergencia se presenta con sus elementos de seguridad al sitio de afectación.
 - c). Se ordena la evacuación al punto de encuentro (Localizado en el exterior de la I. P) del personal que no interviene en la brigada de emergencia.
 - d). El oficial de **PSIP** hace las comunicaciones correspondientes a las autoridades locales y dependiendo de la magnitud de la emergencia solicita el apoyo correspondiente (Centro de Control Chevron, Autoridad Marítima, Cuerpo de Guarda costas, Cruz Roja, Hospital Departamental, Clínica Villareal).
 - e). Una vez controlada la emergencia se elabora el informe del incidente al Centro de Control Chevron y los reportes respectivos a las diferentes autoridades locales.

- Cuando la emergencia por incendio es abordado, estando el buque atracado, el procedimiento que se aplica es el mismo, pero la Brigada de emergencia utiliza los sistemas y medios de apoyo que se tienen instalados en el muelle (3 cañones de agua y sistemas de espuma).

5.30.1 Protocolo para atender derrames de hidrocarburos (Bunkering)

- La I. P, dispone su respectivo Plan de Contingencia para atender emergencias por derrames de hidrocarburos en las instalaciones de la empresa y en la Bahía de San Andrés, se ha elaborado de acuerdo con las características y facilidades portuarias del Terminal y de acuerdo con los diferentes tipos de productos que se manejan.
- Los Capitanes de las embarcaciones deben seguir las normas internacionales establecidas por la OMI, para el manejo y transporte de hidrocarburos y sus derivados, igualmente las impartidas por la Autoridad Marítima, para la prevención de derrames de hidrocarburos y/o sus derivados que se manejan en la NSPZA.
- Al detectarse emergencias en el muelle o a bordo del buque por derrame de hidrocarburos, se procede de la forma siguiente:
 - a). Se activa la alarma correspondiente y se transmite la información relacionada con el derrame (Indicando sitio, condiciones de altura de olas, intensidad y dirección de los vientos).
 - b). La brigada de emergencia se presenta con sus elementos de seguridad y de mitigación (barreras de contención superficial, material absorbente, lancha, skimer, etc.) al sitio de afectación.
 - c). El oficial de **PSIP** hace las comunicaciones correspondientes a las autoridades locales y dependiendo de la magnitud de la emergencia solicita el apoyo correspondiente (Centro de Control Chevron, Autoridad Marítima, Cuerpo de Guarda costas).
 - d). Los hidrocarburos residuales recuperados con el skimer y con los absorbentes se depositan finalmente en tambores y/o canecas, para ser entregadas posteriormente al operador portuario autorizado por la autoridad ambiental.

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

5.30.2 Protocolo para atender escape de gas natural licuado-GNL

- En la I. P no se manejan estos productos.

5.30.3 Protocolo para atender derrame de gránulos líquidos.

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

5.30.4 Protocolo para atender derrame de gránulos sólidos.

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

5.31 Protocolo de circulación dentro del terminal

- Toda persona o vehículo que ingrese a las instalaciones de la NSPZA S. A, deberá observar las disposiciones, reglas de tránsito, vigilancia y seguridad de la zona portuaria, y deberán seguir las instrucciones que la empresa tiene sobre las áreas restringidas de circulación y estacionamiento.
- Para ingresar a las instalaciones de la empresa, los vehículos automotores de transporte o cualquier otra clase de vehículos, debe estar en óptimas condiciones de seguridad, de igual manera deberán dar cumplimiento a los requisitos exigidos por la I. P y por las autoridades competentes, para su ingreso y circulación en las instalaciones.
- Los vehículos terrestres que ingresen y salgan de las instalaciones de la NSPZA S. A, lo harán cumpliendo con las normas de tránsito y los reglamentos de vigilancia y seguridad industrial de la empresa. Las empresas transportadoras de suministros asumirán los riesgos, mientras el vehículo se encuentre en las instalaciones de NSPZA S. A y responderá por sus actos. Para tal efecto se, establece la señalización de vías peatonales, para vehículos y zonas de parqueo.

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

5.32 Protocolo para la identificación de personas, equipos y cargas

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

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

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

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

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

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

Contenido del aviso de arribo.

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

- a. El nombre y nacionalidad de la nave.

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

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

Normas que rigen la permanencia de las naves.

- Toda nave de bandera extranjera que arribe al Terminal de la Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica S. A, en San Andrés, se registrará de acuerdo con las normas vigentes colombianas y en especial por el Código de Comercio, si se trata de actividades regulares mercantiles (Artículo 1455 y complementarios) y a las demás responsabilidades que fijen las disposiciones vigentes, tales como las de DIMAR y la Superintendencia de Puertos y Transporte.
- La permanencia de las motonaves usuarias del muelle de la I. P., está supeditada al cumplimiento de las normas establecidas en el presente Reglamento y se registrarán además, de acuerdo con las disposiciones vigentes colombianas de la Superintendencia de Puertos y Transporte, de la Dirección General Marítima, en cuanto se refiere al tráfico marítimo en San Andrés Islas, transporte y manejo de cargas en puertos, de la Dirección Nacional de Estupefacientes y de la Dirección Nacional de Aduanas.
- En todos los casos, los Capitanes y Pilotos prácticos deberán ceñirse a las normas vigentes en Colombia, para el acceso al muelle o zarpe del mismo. Los buques deberán izar la bandera de Colombia, de acuerdo con las normas que debe transmitir el piloto práctico al abordar la nave y el agente marítimo.

6.2 PRELACIONES SOBRE EL ATRAQUE

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

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

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

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

6.3 PRELACIONES PARA EL SERVICIO DE PRACTICAJE.

Para prestar el servicio de practicaaje en las instalaciones del Terminal de la NSPZA S: A, se tendrán en cuenta las siguientes condiciones, sin perjuicio de

aquellas que establecen la Ley, la Autoridad Marítima y la Superintendencia de Puertos y Transporte, en el ejercicio de sus competencias.

- El Terminal coordina con la Agencia de los buques, la prioridad para la prestación del servicio de Piloto Práctico, para las motonaves usuarias, teniendo en cuenta los tipos de buque que pueden arribar, de acuerdo con las limitaciones del área de atraque, se dará prioridad a las motonaves en arribada forzada.
- A excepción de lo anterior, por ser este un Terminal especializado en manejo de hidrocarburos, se aplicará el criterio general de que el primero en llegar en cada categoría será el primero en ser atendido.
-
- Toda nave de bandera extranjera con Tonelaje de Registro Bruto (T.R.B), superior a las 200 toneladas, está obligada a utilizar un Piloto Práctico para la entrada y salida del terminal, para el remolque, cambio de muelle o fondeadero y cualquier maniobra que indique su desplazamiento en el área fluvial de influencia.
- Toda embarcación cualquiera que sea su nacionalidad, tráfico, clasificación, eslora, calado y tonelaje de registro bruto que desee realizar cualquier maniobra o movimiento dentro de la zona portuaria requiere piloto práctico.
- El Piloto Práctico designado debe pertenecer a una compañía de practicaje debidamente autorizada por la DIMAR, y debe contar con categoría y licencia correspondiente al tonelaje y características de la nave a maniobrar.
- La contratación del servicio de practicaje solo será responsabilidad del Agente Marítimo, la coordinación y supervisión de estos servicios en lo que se refiere a maniobras propias del Terminal, estará a cargo de la NSPZA S. A.
- El Piloto Práctico designado para las maniobras, abordará la nave en la boya de mar, siendo responsabilidad del Capitán del Buque proporcionar las facilidades para abordar, acordes con las normas internacionales. El

Agente Marítimo mediante solicitud especial puede pedir que el servicio sea prestado desde o hasta la Boya de Mar.

- La Boya de Mar, es el sitio oficial de arribo de las motonaves al puerto, para efecto de turnos de llegada. Los Pilotos Prácticos también podrán abordar y desembarcar en otros sitios autorizados por la Dirección General Marítima.
- La asesoría del Piloto Práctico no exime a los capitanes de las naves, de su responsabilidad y mando en la navegación, debiendo considerarse la presencia del Piloto Práctico a bordo, como Asesor del Capitán, quien puede aceptar o no las recomendaciones del Piloto Práctico.
- En los casos en que existe limitación para los servicios de practicaje por razones de mareas, corrientes, vientos, calados, visibilidad, o cualquier otra circunstancia, Control de Tráfico Marítimo y Fluvial, determinarán la hora de prestación del servicio.
- La NSPZA S. A, establecerá los montos de las garantías de cumplimiento e indemnización que deben suscribir las empresas prestadoras del servicio, a fin de garantizar la prestación del mismo de una manera segura y eficiente, así como la indemnización a terceros por accidentes que puedan ocurrir con responsabilidad del piloto. Dicha garantía deberá constituirse a favor de quienes contraten sus servicios, la Nación-Superintendencia de Puertos y Transporte, la NSPZA S. A y terceros en general.
- En caso de fallas o infracciones cometidas por el personal de pilotos, estas se deberán informar oportunamente a la Capitanía de Puerto para que adelante la investigación respectiva, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

6.4 ASIGNACION DE MUELLE.

Para la asignación del muelle se tendrán en consideración las siguientes condiciones y las naves permanecerán en el muelle el tiempo que haya sido autorizado por la NSPZA S. A.

- Hora de arribo a la boya de mar.
- Regularidad o frecuencia del servicio de la nave o línea naviera hacia o desde el puerto.

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

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

- Los trabajos de reparación que impliquen actividades en caliente o en frío, o el uso de luces al descubierto, quedan prohibidos. En caso de requerirse una reparación urgente (en circunstancias excepcionales) se deberá solicitar por escrito la autorización del Terminal.
- Si se otorga el permiso para emprender las reparaciones, el listado de éstas con sus especificaciones, personal y equipo de tierra contratado, deberá ser entregado a la I. P, antes de iniciar los trabajos.
- El tráfico, posesión o almacenamiento de drogas estupefaciente, o que produzcan dependencia física o psíquica es ilegal, pudiendo resultar en multas, prisión y además decomiso de la nave. Los agentes marítimos, armadores y capitanes ejercerán suma diligencia y cuidado para evitar la posesión, almacenamiento o transporte de tales drogas y estupefacientes.
- Los capitanes, oficiales y tripulaciones de las naves que arriben o se encuentren en el área del Terminal, no deberán consumir alcohol ni sustancias intoxicantes durante su permanencia en el muelle. El Piloto Práctico, en caso de notar embriaguez o alteración por alcohol en los oficiales de la nave, dará aviso a la Capitanía de Puerto, la Superintendencia de Puertos y a la NSPZA S. A, para que se tomen las medidas pertinentes.
- El personal que ejecuta labores abordo y en tierra, deberá seguir las normas de seguridad establecidas en la I. P.
- Los procedimientos y medidas preventivas de seguridad contra incendios y emergencias, se deben encontrar fijados en sitios visibles y de fácil acceso para las tripulaciones abordo de las naves que se encuentren atracadas en el

Terminal, y para el personal de Operadores Portuarios en tierra, se deben encontrar fijadas en las instalaciones del muelle.

- El personal de tripulaciones y Operadores Portuarios, deben estar provistos de los elementos mínimos de seguridad, durante el desarrollo de las diferentes actividades de cargue o descargue en el Terminal de la Chevron Petroleum Company.
- El uso de equipos y lámparas eléctricas portátiles con cables flexibles queda prohibido dentro de los tanques de carga, en los espacios adyacentes o sobre la cubierta de tanques.
- Está prohibido el desembarque de pasajeros y equipajes por las instalaciones del terminal NSPZA S. A.
- Ninguna embarcación debe limpiar fumarolas o soplar calderas mientras se encuentra en el Terminal.
- Está permanentemente prohibido para el personal del Terminal y tripulación de la motonave fumar o encender fósforos en el Terminal o en la embarcación.
- Se prohíbe fumar en los muelles y abordaje de cualquier embarcación durante la operación con tanqueros.
- Queda prohibido exhibir, llevar o disparar armas de fuego, cualquier arma abordaje debe mantenerse bajo custodia del Capitán, mientras el buque este en el Terminal.
- Queda terminantemente prohibido el ingreso y porte de cualquier tipo de arma en el Terminal, a excepción de las autoridades policivas y militares en servicio activo.
- Está totalmente prohibido realizar trabajos de soldadura e incineración cuando se esté en Terminal de la NSPZA S. A.

6.6 DESATRAQUE

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

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

6.7 ORDEN DE DESATRAQUE.

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

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

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

6.8 REQUISITOS PARA EL ZARPE.

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

CAPITULO VII CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE

7.1 SALUD EN EL TRABAJO.

El personal en general de la I. P., los prestadores de servicios, los operadores portuarios y en general todos los que realicen actividades al interior de la NSPZA S. A., están obligados a cumplir las disposiciones de seguridad registradas en el presente reglamento y además:

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

7.2 FUMIGACIONES.

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

- Productos a emplear en el proceso de fumigación.
- Lugar, día y hora de la fumigación.
- Zona de influencia.
- Precauciones especiales a considerar.
- Efectos inmediatos o secundarios por intoxicaciones con los productos.

- Se debe dar cumplimiento a las normas del Reglamento Sanitario Internacional RSI2006.

7.3 RESIDUOS CONTAMINANTES PROCEDENTES DE LOS BUQUES.

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

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

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

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

7.4 CARGAS DE ORIGEN ANIMAL O VEGETAL.

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

7.5 CARGAS DE MATERIAL EXPLOSIVO O RADIATIVO.

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

Estas condiciones de carga no se manejan en la I. P, por lo tanto no aplican en la NSPZA S. A.

CAPITULO VIII DOCUMENTACION Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN

8.1 DOCUMENTACION.

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

Los agentes marítimos, los capitanes y los armadores son responsables por la presentación de la documentación a las autoridades nacionales.

8.2 FACILITACION DEL TRAFICO MARITIMO.

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

8.3 VISITA OFICIAL.

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

8.4 LIBRE PLATICA.

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

8.5 RESERVAS Y DERECHOS EN LA PRESTACION DE SERVICIOS.

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

ANEXO 1

Line of Business



*CHEVRON PETROLEUM COMPANY Y
NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA
ATLANTICA S.A. – TERMINAL SAN ANDRES*

**PLAN DE RESPUESTA A
EMERGENCIAS**

CONFIDENCIAL

CAPITULO XI-2 DEL CONVENIO SOLAS, PARTE A Y B DEL CÓDIGO PBIP



REPUBLICA DE COLOMBIA



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRES ISLA	CAPITULO 8
	ASPECTOS PRELIMINARES	Version 0.2

CONTROL DE DOCUMENTOS.

Descripción	
Versión Actual No 0.2	Carlos Verbel / John Jairo Perea Terminal Manager Mauricio Chaparro, Specialist, O&T O&NES – Colombia. ARP Seguros Bolívar. Control Total de Pérdidas S.A.
Aprobación última revisión	Carlos Verbel (TM) – Mauricio Chaparro (TESH).
Próxima revisión	Dic -2017.

Historial de Revisiones y Actualizaciones.

# de Versión	Fecha	Revisión o Actualización	Por	Notas – Comentarios
0.0	Enero 2008	Versión Original	Chevron	Plan de emergencias Chevron Taxaco
0.1	Oct 2010	Actualización	ARP Seguros Bolívar – Control Total de Pérdidas	Inclusión de capítulos Informativo, Estructural y Operativo
0.1	Dic 2011	Revisión General	Chevron – TESH -TM	Sin cambios operativos o de proceso
0.2	Mar 2013	Revisión General	Chevron – TESH -TM	Inclusión POE Buque San Andrés II por cambio de Buque.
0.2	Agosto 2014	Revisión General	Chevron – TESH -TM	Sin cambios operativos o de proceso
0.2	Sep 2015	Revisión General	Chevron – TESH -TM	Sin cambios operativos o de proceso.
02	Nov 2016	Revisión General	Chevron – TESH -TM	Sin cambios operativos o de proceso.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 0
	ASPECTOS PRELIMINARES	Version 0.2

Tabla de Contenido

0	ASPECTOS PRELIMINARES	1
0.1	INTRODUCCIÓN	1
0.2	GLOSARIO DE TÉRMINOS	2
0.2.1	Definiciones	2
0.2.2	Abreviaturas	7
0.3	DE ELEMENTO (S) RELACIONADO (S)	8



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA.	CAPITULO 0
	ASPECTOS PRELIMINARES	Version 0.2

0 ASPECTOS PRELIMINARES

0.1 INTRODUCCIÓN

El terminal de Combustibles El ARENAL, ubicado en la Isla de San Andrés, mantiene altos estándares operacionales y de gestión encontrándose como elemento principal la identificación, prevención, preparación, respuesta y recuperación a posibles emergencias de origen tecnológico, generados por la actividad propia de Almacenamiento y distribución líquidos combustibles derivados del petróleo.

Para el desarrollo de las políticas y programas de reducción y mitigación del riesgo relacionado con la actividad, se ha involucrando a la comunidad, a las autoridades y a las entidades relacionadas con el manejo de emergencias en el país. Lo anterior, en concordancia con la legislación ambiental vigente en el país, las políticas y regulaciones propias de la Compañía, así como los acuerdos, compromisos o políticas internacionales en torno al concepto de desarrollo sostenible, consideradas en su mayoría como normas complementarias de la ley colombiana.

El presente Plan contiene los planteamientos estratégicos, estudio del riesgo y los procedimientos que garantizan la reducción del riesgo y respuesta a emergencias.

La organización definida en el presente plan articula los recursos de CHEVRON PETROLEUM COMPANY y el Sistema de Prevención y Atención de Desastres para las actividades de reducción, respuesta y recuperación por las emergencias que se puedan presentar en la actividad de operación de la Planta.

El presente Plan ha sido elaborado y presentado en Cuatro capítulos en los cuales se ha consignado toda la información relacionada con el plan. En estos capítulos se presenta una información descriptiva de referencia, un plan estratégico, un plan informativo y un plan operativo.

Las actividades que permiten la elaboración del plan de emergencias son:

- Identificación, clasificación y valoración de causas de eventos iniciantes.
- Valoración de causas, frecuencias y consecuencias de eventos amenazantes.
- Identificación de la trayectoria de derrames dentro y fuera de la planta.
- Documentación de la información básica para la definición de las áreas de influencia y de la línea base ambiental.
- Recopilación y evaluación de la información sobre puntos de control existentes y sus vías de acceso.
- Elaboración del estudio del riesgo en el que se define la aceptabilidad considerando todas las amenazas y aspectos de vulnerabilidad.
- Identificación de estrategias, procedimientos y estructuras establecidas por el Sistema Nacional para la Prevención y Atención de Desastres (SNPAD), y la Dirección de Prevención y Atención de Emergencias (DPAE).
- Identificación de las estrategias y procedimientos corporativos de Chevron para la respuesta a emergencias.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPÍTULO 0
	ASPECTOS PRELIMINARES	Version 0.2

- El establecimiento de las funciones específicas para el personal estratégico, operativo y técnico, que tiene la responsabilidad de ejecutar el PRE, en la etapa preventiva, de respuesta y de recuperación.
- El establecimiento y actualización de líneas de activación, notificación y mecanismos de respuesta.
- Definición de la capacidad de respuesta de la planta y las características de las emergencias que requieren recursos específicos.
- Establecer el inventario y organización de recursos internos y externos para la atención de emergencias en la Planta.
- Elaboración de fichas técnicas para la atención de emergencias en cada área operativa.
- Definir las características y aplicación del plan de ayuda mutua del sector.

0.2 GLOSARIO DE TÉRMINOS

0.2.1 Definiciones

Alarma: Aviso o señal que se da para que sigan instrucciones específicas, debido a la presencia real o inminente de un evento destructivo.

Alerta: Estado declarado con el fin de tomar precauciones específicas, debido a la probable y ocurrencia de un evento catastrófico.

Amenaza o peligro: Condición física, química o natural con el potencial de causar consecuencias no deseables o daños serios sobre la población, la propiedad o el medio ambiente.

Análisis de riesgo: Conjunto de procedimientos cualitativos y cuantitativos, desarrollados en forma sistemática, que permiten evaluar la probabilidad de daños a personas, medio ambiente o bienes.

Áreas ambientales sensitivas o zonas sensibles: Áreas ambientales ubicadas en el área de influencia de los eventos amenazantes que se pueden desarrollar, que pueden verse afectadas por el efecto de dicho evento.

Área de control: Área geográfica con más de un sitio para realizar actividades de control de una emergencia de derrame.

Área de impacto: Espacio donde tiene lugar el efecto directo que desarrolla un evento amenazante.

Área de observación: Área geográfica con más de un sitio para observar y verificar el avance de un derrame.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 0
	ASPECTOS PRELIMINARES	Version 0.2

Área de protección: Área geográfica con más de un sitio que debe ser protegido en caso de presentarse un derrame en dicha ruta de derrame.

BLEVE: Explosión de los vapores en expansión de un líquido en ebullición (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion).

Causa: Fundamento u origen de la materialización de un evento iniciante.

Chorro de fuego: Tipo de fuego que se presenta cuando una fuga continua de gases o vapores inflamables altamente presurizados se incendia.

Cobertura: Compromiso aceptado por un asegurador en virtud del cual se hace cargo, hasta por el valor asegurado, de las consecuencias económicas derivadas de un siniestro.

Compensación: Obras o actividades dirigidas a resarcir y retribuir a las comunidades, las regiones, localidades y entorno natural por los impactos o efectos negativos generados por una emergencia o una actividad.

Consecuencia: Efectos físicos, químicos o biológicos generados por los eventos amenazantes y con potencialidad de daño.

Contaminación: Alteración del medio por sustancias o formas de energía puestas allí, en cantidades, concentraciones o niveles, capaces que interfieren con el bienestar, la salud de las personas, alteración del medio ambiente, o afectar los recursos.

Corrección: Actividades dirigidas a recuperar, restaurar o reparar las condiciones del medio ambiente afectado (involucrado) por el proyecto, obra o actividad.

Daño: Pérdida económica, social, ambiental o grado de destrucción causada por la consecuencia de un evento.

Deducible: Parte de la pérdida en todo siniestro que corre directamente por cuenta del asegurado.

Derrame: Vertimiento accidental (no previsto) de un producto líquido contenido en un recipiente o recinto físico, ajeno a la operación formal.

Desastre: Evento o suceso que ocurre, en la mayoría de los casos, en forma repentina e inesperada, causando alteraciones intensas sobre las personas, los bienes, los servicios, la infraestructura y el medio ambiente, requiriéndose de la asistencia y de intervención inmediata, por parte de los organismos del estado y de otras entidades de carácter humanitario o de servicio social.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 8
	ASPECTOS PRELIMINARES	Version 0.2

Distancia de afectación: Distancia a partir del sitio de ocurrencia de un evento amenazante, hasta la cual se pueden generar daños sobre la vida humana, el medio ambiente o los bienes.

Distancia de protección: Distancia a partir de la cual no se generan daños sobre la vida humana, el medio ambiente y los bienes.

Efecto ambiental: Es la consecuencia derivada de un impacto ambiental, por causa de la ejecución de un proyecto, obra o actividad.

Efecto dominó: Ocurrencia de un evento amenazante a partir de otro, dando como resultado mayores consecuencias o un incremento en las áreas de afectación.

Escenario de evento amenazante: Localización geográfica o área física, bajo condiciones específicas en la cual se desencadena un evento amenazante.

Evento amenazante: Evento definido así por su potencialidad de daño. Este evento se genera a partir de un evento iniciante y su consecuencia es producir un efecto con potencialidad de daño.

Evento iniciante: Liberación de materia o energía, que pueden desarrollar eventos amenazantes.

Evento posible: Evento que puede suceder o que es factible que suceda.

Evento probable: Evento esperado debido a que existen razones o argumentos técnico-científicos para creer que ocurrirá en un tiempo determinado.

Explosión: Como resultado de un fenómeno físico se describe como la liberación súbita de energía en forma de ondas de presión. También es aplicable a un fenómeno químico, en el que se produce una liberación súbita y violenta de energía química en forma de ondas de presión originadas por una reacción de oxidación con alta velocidad de combustión.

Frecuencia: Es una medida de ocurrencia de sucesos o eventos. En el análisis de riesgo se emplea para determinar la ocurrencia de eventos amenazantes expresada como el número de veces que se presentan por año.

Grado de emergencia: Clasificación que permite determinar el nivel de activación de la respuesta y cantidad de recursos involucrados en la atención de una emergencia.

Impacto: Es la consecuencia directa o indirecta de una amenaza sobre elementos vulnerables (personas, medio ambiente o bienes). El lugar donde se presenta el impacto se denomina área o zona de impacto.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRES ISLA	CAPITULO 0
	ASPECTOS PRELIMINARES	Version 0.2

Incendio de la piscina de producto (Pool Fire): Ocurre si los vapores de las fracciones volátiles de un producto derramado, dentro de los límites de inflamabilidad superior e inferior, entran en contacto con una fuente de ignición, transfiriendo suficiente energía para generar un incendio de toda la masa de producto derramado.

Incidente: Evento que generó un accidente o que tuvo el potencial para llegar a ser un accidente. También denominado casi accidente.

Indemnizar: Resarcir de un daño o perjuicio.

Intervención: Medida o acción destinada a modificar determinada circunstancia.

Líneas de activación: Corresponde al flujo de la información (llamadas de alerta) para activar la respuesta ante la emergencia, se realiza telefónicamente.

Líneas de notificación: Proceso de reporte escrito obligatorio que permite dar a conocer oficialmente a las entidades correspondientes, la existencia de una emergencia.

Llamarada: Ocurre por la combustión instantánea de una mezcla de aire y gas inflamable, con una fuente de ignición que se encuentra a cierta distancia del punto de descarga.

Medio ambiente: Para efectos de la Ley 23/73, se entenderá que el medio ambiente está constituido por la atmósfera y los recursos naturales renovables. Lo constituye el entorno biológico que nos rodea como: el aire, la tierra, los cuerpos de agua, la flora, la fauna y en general todo lo que representa factor de vida animal o vegetal.

Mitigación: Acciones dirigidas a atenuar y minimizar los impactos y efectos negativos de un proyecto, obra o actividad sobre el medio ambiente. Decreto 1728/02.

Pérdida máxima probable: Es el evento de más elevado importe que podría producirse, ponderando tanto las características propias del riesgo como todos los factores que de uno u otro modo podrían influir en el mismo.

Permanencia: Estado que determina, que ante la ocurrencia de un accidente, la empresa mantendrá una estabilidad que le permitirá seguir funcionando.

Plan de contingencia: Es el conjunto de acciones de tipo predictivo, preventivo y reactivo aplicables a las emergencias que se puedan desarrollar en un área o actividad.

Plazo o vigencia: Periodo de tiempo previsto en la póliza de seguros, durante el cual surten efectos sus coberturas.

Prevención: Acciones encaminadas a evitar los impactos y efectos negativos que puedan generar un proyecto, obra o actividad sobre el medio ambiente.



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRES ISLA	CAPITULO 8
	ASPECTOS PRELIMINARES	Version 0.2

Probit: Modelo de vulnerabilidad con el cual se calcula el daño a personas como porcentaje, debido a los efectos físicos de un evento amenazante.

Punto de control: Puntos geográficos sobre los cuerpos de agua, donde dadas las características físicas y topográficas de este y sus áreas aledañas, ofrecen condiciones apropiadas para instalar equipos de contención y recolección del producto derramado.

Punto de interés o sitio clave: Punto o área geográfica, que por ser estratégico dentro del plan de contingencia presta un servicio específico de apoyo o sirve de orientación. Es necesario denotarlo en el plan.

Punto de observación: Puntos geográficos sobre los cuerpos de agua, que cruzan carreteras o caminos de interés, que por sus características de localización, permiten evaluar el comportamiento del derrame.

Punto de protección: Puntos geográficos en agua o en tierra, que por su sensibilidad ambiental, importancia socioeconómica o cultural, deben ser protegidos en caso de emergencia.

Rehabilitación: Recuperación a corto plazo de los servicios básicos e inicio de la reparación del daño físico, social y económico, logrando un nivel igual o superior al existente antes del accidente.

Resarcir: Indemnizar, compensar un daño, perjuicio o agravio.

Respuesta a una emergencia: Acción llevada a cabo ante un evento y que tiene por objeto principal salvar vidas, reducir el sufrimiento humano y/o reducir el impacto ambiental.

Restauración: Recuperación y adecuación morfológica y ecológica de un área afectada por actividades que hayan introducido modificaciones considerables al paisaje y efectos graves a los recursos naturales.

Riesgo: Probabilidad de daño a las personas, el medio ambiente o bienes.

Riesgo individual: Probabilidad de daño de un individuo ubicado en un sitio determinado.

Riesgo social: Riesgo a que está sometida una población.

Siniestro: Es la manifestación concreta del riesgo asegurado, que produce unos daños garantizados en la póliza hasta determinada cuantía.

Vulnerabilidad: Grado de pérdida de un elemento o grupo de elementos físicos y/o biológicos que pueden ser afectados por uno o varios eventos amenazantes. Se expresa

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPÍTULO 0
	ASPECTOS PRELIMINARES	Version 0.2

en términos de porcentajes de afectación desde "no daño" (0%) hasta "pérdida total" (100%).

Zona de atención: Área dedicada para la instalación de los grupos operativos que se disponen a atender una emergencia.

0.2.2 Abreviaturas

BLEVE: Explosión de los vapores en expansión de un líquido en ebullición (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosión).

CLOPAD: Comités Locales para la Prevención y Atención de Desastres. Creados por el Decreto 919 de 1989.

CMT: Equipo de Manejo de Crisis

CPC: CHEVRON PETROLEUM COMPANY

CREPAD: Comités Regionales para la Prevención y Atención de Desastres, creados por la Ley 46 de 1988 y reafirmados por el Decreto 919 de 1989.

Dap: Distancia a las áreas de potenciación de la emergencia.

DPAE: Dirección de Prevención y Atención de Emergencias.

DPAD: Dirección para la Prevención y Atención de Desastres. Entidad gubernamental, coordinadora del SNPAD.

Dpe: Distancia a grupo de personas.

EMT: Equipo de Manejo de Emergencias

F – EMT: Equipo de Manejo de Emergencias de la Facilidad

Gls: Galones

Gpm: galones por minuto

IC: Comandante de Emergencias

MEC: Módulo de estabilización y clasificación de heridos.

OC: Comandante en la escena

ORT: Grupo de Respuesta en el sitio



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPTULO 8
	ASPECTOS PRELIMINARES	Version 0.2

PAM: Plan de Ayuda Mutua.

PDC: Plan de Contingencia.

PNC: Plan Nacional de Contingencia Contra Derrames de Hidrocarburos, Derivados y Sustancias Nocivas en Aguas Marinas, Fluviales y Lacustres.

SBU: Unidad Estratégica de Negocios

SDPAE: Sistema Distrital de Prevención y Atención de Emergencias.

SNPAD: Sistema Nacional para la Prevención y Atención de Desastres de Colombia. Conjunto de entidades públicas y privadas que realizan planes, programas, proyectos y acciones específicas, para prevenir, evitar y reducir los efectos de un desastre.

TRT: Equipo Técnico de Respuesta

UYCE: Explosión de vapores de la nube confinada (unconfined vapour cloud explosión).

0.3 DE ELEMENTO (S) RELACIONADO (S)

Elemento 11- Manejo de Emergencias.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL, SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 1	
	PLAN INFORMÁTICO	ABRIL 2010	
		REV	0

TABLA DE CONTENIDO

1	PLAN INFORMÁTICO	4
1.1	OBJETIVO PLAN INFORMÁTICO	4
1.2	ALCANCE	4
1.3	MARCO DE REFERENCIA	4
1.3.1	Marco Legal	4
1.3.2	Marco Corporativo	8
1.4	INFORMACIÓN GENERAL DE LA TERMINAL	11
1.4.1	Ubicación y Entorno	11
1.4.2	Vías de acceso	11
1.5	OPERACIÓN GENERAL DE ALMACENAMIENTO Y DISTRIBUCIÓN	11
1.6	DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA PLANTA	13
1.6.1	Características técnicas de los tanques	18
1.7	DESCRIPCIÓN DEL PRODUCTO	23
1.7.1	Usos	23
1.7.2	Tipo de Productos	23
1.8	HOJAS DE SEGURIDAD DE LOS PRODUCTOS	25
1.9	ORGANISMOS EXTERNOS EN EL CONTROL DE EMERGENCIAS	26
1.9.1	Sistema Nacional de Prevención y Desastres	26
1.9.2	Miembros Comité Operativo Local	27
1.9.3	Miembros Comité Operativo Regional	28
1.9.4	Miembros Comité Operativo Regional	29
1.10	TELÉFONOS DE EMERGENCIA	31



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL, SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 1	
	PLAN INFORMÁTICO	ABRIL 2010	
		REV	0

Lista de Tablas

Tabla 1. Límites físicos de la Terminal.....	11
Tabla 2. Personal de la Terminal a Marzo de 2010 ... <i>Error! Bookmark not defined.</i>	
Tabla 3. Características TK 100487.....	18
Tabla 4. Características TK 100488.....	18
Tabla 5. Características TK 100483.....	19
Tabla 6. Características TK 92136.....	19
Tabla 7. Características TK 92137.....	20
Tabla 8. Características TK 92138.....	20
Tabla 9. Características TK 30281.....	21
Tabla 10. Características TK 30278.....	21
Tabla 11. Características TK 30279.....	22
Tabla 12. Características TK 30280.....	22
Tabla 13. Características TK 35212.....	23
Tabla 14. Miembros del Comité Operativo Local.....	27
Tabla 15. Miembros del Comité Operativo Regional.....	28
Tabla 16. Miembros del Comité Operativo Nacional.....	29



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL, SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 1	
	PLAN INFORMÁTICO	ABRIL 2010	
		REV	0

Lista de Figuras

Figura 1. Diagrama de recibo y despacho de combustible..... 12

Figura 2. Integración del Plan de Respuesta a Emergencias con la Entidad Nacional..... 30



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL, SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 1	
	PLAN INFORMÁTICO	ABRIL 2010	
		REV	0

1 PLAN INFORMÁTICO

1.1 OBJETIVO PLAN INFORMÁTICO

EL Objetivo básico del plan informático es definir los datos y sistemas de información que identifican y clasifican los recursos disponibles en la compañía, así como la información básica fisiogeográfica y logística de las entidades públicas y del sector industrial, a fin de que los planes estratégico y operativo sean eficientes, y cuenten con los mecanismos para la estandarización y entrega de la información de apoyo al Plan.

Administrar la información del Terminal El Arenal San Andrés Isla, en lo referente al control y prevención de incidentes conceptos básicos que apliquen en el control de emergencias y contingencias.

1.2 ALCANCE.

Establece las bases que el Plan de Respuesta a Emergencias requiere en términos de manejo de información, a fin de que los planes estratégicos y operativos sean eficientes, a partir de la recopilación y actualización permanente del mismo.

1.3 MARCO DE REFERENCIA

En esta sección se describen las bases legales y conceptuales del PDC de la Planta para la definición de los procedimientos y estrategias en las actividades de reducción del riesgo, respuesta a emergencias y actividades posteriores a la emergencia.

1.3.1 Marco Legal

Tabla 1. Legislación Aplicable

LEGISLACIÓN APLICABLE	CONTENIDO
Ley 46 de Noviembre 2 de 1988	Creación y organización del sistema nacional para la prevención y atención de desastres (SNPAD)
Decreto legislativo 919 de mayo 1 de 1989	Por el cual se organiza el sistema Nacional para la prevención y atención de desastres. Este sistema constituido por entidades públicas y privadas encargadas de elaborar acciones específicas con el objeto de dar solución a la seguridad de la población en una eventual ocurrencia de fenómenos antrópicos o naturales.
Decreto 919, Artículo 6º	Análisis de Vulnerabilidad: "Todas las entidades públicas o privadas encargadas de la prestación de servicios públicos, que ejecuten obras civiles de gran magnitud o que desarrollen actividades industriales o de cualquier naturaleza que sean peligrosas de alto riesgo, así como las que específicamente determine la oficina nacional para la atención y prevención de desastres deberán realizar análisis de vulnerabilidad, que contempnen y determinen las probabilidades de la presentación de desastres en sus áreas de jurisdicción o de influencia, o que puedan ocurrir en ocasión o causa de sus actividades y las capacidades y disponibilidades en todos los ordenes para atenderlos"

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL, SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 1	
	PLAN INFORMÁTICO	ABRIL 2010	
		REV	0

1.4 INFORMACIÓN GENERAL DE LA TERMINAL

1.4.1 Ubicación y Entorno

El Terminal de Combustibles El Arenal, está ubicado sobre el costado de la isla, en las coordenadas geográficas 12° 34' de latitud Norte y 81 ° 42' de Longitud Oeste, a nivel del mar, en la Zona Industrial Portuaria de Punta Arena cerca de la entrada de Bahía Hooker. Limita al norte con la Bahía de San Andrés; al sur, con el Canal de accesos de Bahía Hooker, al Oriente con el mar Caribe y al occidente con las bodegas de Gonzalo Howard y Norbert Vomblom, y el terminal marítimo. Ver ANEXO 1

Tabla 2. Límites físicos de la Terminal

Límites	Descripción
Por el Norte	Bahía de San Andrés
Por el Sur	Canal de accesos a la Bahía Hooker
Por el Oriente	Mar Caribe
Por el Occidente	Bodegas de Gonzalo Howard, Norbert Vomblom y el Terminal Marítimo.

Horarios Normales

Horario Administrativo: 06:00 a 17:00 horas

Horario Operaciones: 06:00 a 17:00 horas.

1.4.2 Vías de acceso

La principal vía de acceso al Terminal de Combustible El Arenal es la Avenida Newball de la cual se deriva la entrada al Terminal Marítimo. El tramo entre la Avenida Newball y el Terminal de Combustibles se encuentra en muy mal estado y dificultaría una movilización rápida en caso de necesitarse. La otra forma de acceder al Terminal y específicamente al muelle, es por vía marítima, que para el caso de un derrame sería la más apropiada.

1.5 OPERACIÓN GENERAL DE ALMACENAMIENTO Y DISTRIBUCIÓN

Los combustibles llegan a San Andrés provenientes del Terminal Mamonal Ubicado en Cartagena a Bordo del Buque San Andrés II el cual tiene una capacidad de 700.000 Galones divididos en 10 compartimientos. Los productos transportados son: Gasolina Súper, Gasolina Corriente (MOGAS), JET A-1 (Turbo), ACPM y Diesel Marino (MDO). El Buque realiza un viaje quincenal entre Cartagena y San Andrés cuya travesía dura 42 horas.

El viaje San Andrés - Cartagena lo realiza vacío (Con agua de lastre únicamente). El tiempo de descarga del buque en el muelle es de 14 horas, lo que equivale a una tasa de bombeo promedio de 830 gal/min y se despachan en carro tanques a la planta de Aviación en el Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla y a las estaciones de Servicio Ubicadas en la Isla. Igualmente, en el muelle se suministra combustible a Barcos pesqueros y otras embarcaciones que lo requieran.



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL, SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 1	
	PLAN INFORMÁTICO	ABRIL 2010	
		REV	0

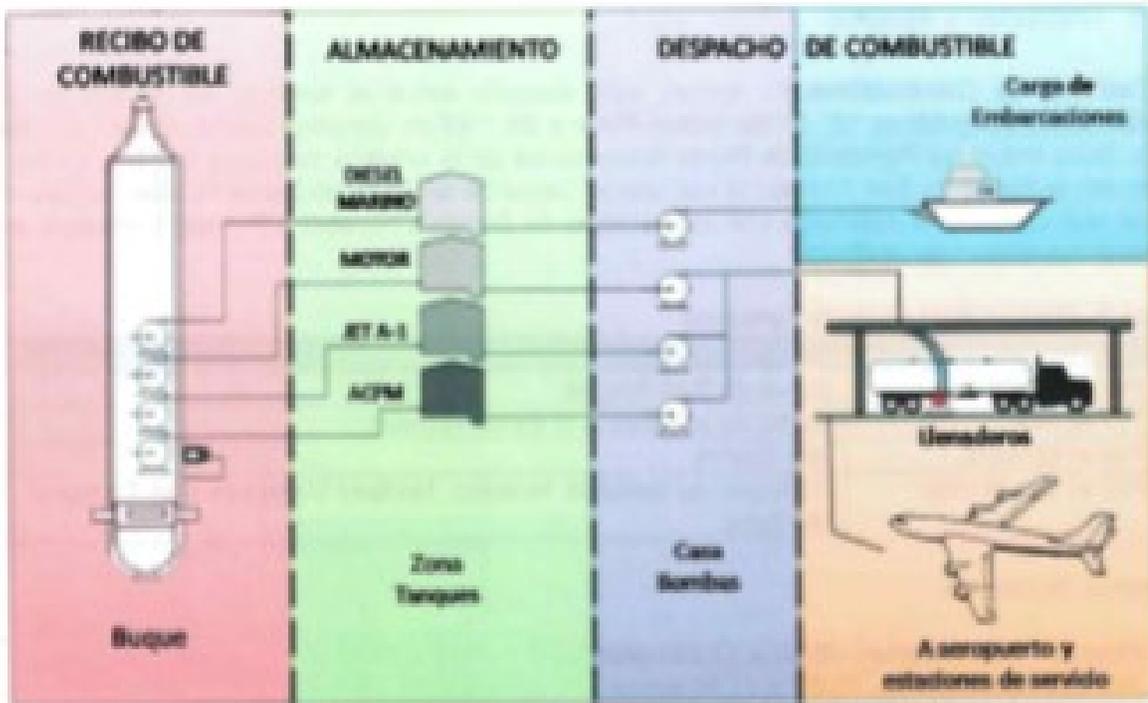


Figura 1. Diagrama de recibo y despacho de combustible.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL, SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 1	
	PLAN INFORMÁTICO	ABRIL 2010	
		REV	0

1.6 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA PLANTA

DESCRIPCIÓN FOTOGRAFICA DE LA TERMINAL	
ÁREA DE TANQUES	
	<p>El terminal cuenta con once (11) tanques para almacenamiento de combustible distribuidos en dos áreas (Zona Norte y Zona Sur) con 5 y 6 tanques respectivamente y un (1) Tanque para almacenar agua. Los tanques de almacenamiento están ubicados dentro de un dique; el dique del recinto Sur puede contener un volumen de líquido aproximado de 1326,77m³ y el dique del recinto Norte puede contener un volumen de líquido aproximado de 1410,85 m³. Cada dique tiene una válvula para el drenaje de aguas lluvias las cuales se encuentran conectadas al Separador API del Terminal.</p> <p>Los Tanques de almacenamiento para recibo de producto, están comunicados con el muelle por medio de cuatro (4) tuberías de acero de 8" de diámetro para recibo de MOGAS, Super, AVJET-A y ACPM y una (1) tubería de acero de 8" de diámetro para recibo de Diesel Marino. Las tuberías están pintadas de color blanco y están marcadas con un color determinado para identificar el producto que transportan.</p>
<p>Foto Aérea de La Terminal</p>	
	
	
<p>Recintos</p>	

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL, SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 1	
	PLAN INFORMÁTICO	ABRIL 2010	
		REV	0

ÁREA DEL MUELLE – RECIBO DE COMBUSTIBLE



Plataforma Muelle

El Muelle tiene forma de L con una longitud total de 110 metros distribuida de la siguiente manera: una sección de 76 metros de largo por 8,5 metros de ancho sobre el costado oriental del Terminal y una sección de 34 metros de largo por 12 metros de ancho sobre el costado Norte. El muelle tiene la capacidad para embarcaciones de máximo 75 metros de eslora y 15 pies de calado. Las tuberías están ubicadas en el costado norte del terminal, sobre marcos metálicos.



Caseta Muelle

El Buque Tanque entra a la Bahía de San Andrés siguiendo una ruta específica por los lugares de mayor profundidad. Esta ruta se basa en coordenadas geográficas y en las boyas instaladas dentro de la bahía y termina cuando el buque atraque en el muelle de Chevron. La operación de atraque dura de 10 a 15 min. Luego de la cual se realizan las operaciones de conexión de mangueras de inicio de descarga.



Buque San Andrés II - Muelle

Para la descarga de combustible del Buque al Terminal, se utilizan mangueras flexibles de caucho galvanizado, reforzado con lona y alma de acero de 6 y 8" de diámetro interno. Se utiliza acople de tuerca y tornillo (Unión Brida) entre las mangueras y los tubos de recibo. Antes de iniciar la operación se verifica que no exista goteo en los acoples.

La presión de trabajo de las mangueras y las tuberías durante la operación de descargue de combustible es de 20 a 30 psi, dicha operación es supervisada por cuatro (4) personas, dos de la terminal y dos de la tripulación.



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL, SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 1	
	PLAN INFORMÁTICO	ABRIL 2010	REV 0

DESCRIPCIÓN FOTOGRAFICA DE LA TERMINAL

ÁREA DE LLENADEROS – DESPACHO DE COMBUSTIBLE



Llenadero Principal



Llenadero Jet A-1



Bodega de Materiales

La instalación cuenta con dos (2) Llenaderos. Un llenadero central con carga superior, y un llenadero de carga inferior, diagonal al anterior en el costado este. Adicionalmente, frente a este último, una caseta para despacho de kerosene y ACPM para consumo de operaciones. Cada llenadero tiene un canal perimetral que contiene en caso de emergencias el producto derramado. La capacidad total de los dos llenaderos (principal y Jet A - 1) es de 1,80768 m³ y 0, 65652 m³ aproximadamente.

Cuenta con una bodega de Materiales varios, construido en ladrillo y cemento

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL, SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 1	
	PLAN INFORMÁTICO	ABRIL 2010	
		REV	0

DESCRIPCIÓN FOTOGRAFICA DE LA TERMINAL	
ÁREA DE BODEGAS	
	
<p>Taller Prefabricado</p>	
	
<p>Estación Eléctrica</p>	
	
<p>Área de Almacenamiento</p>	<p>Cobertizo de almacenamiento de Materiales</p>

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL, SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 1	
	PLAN INFORMÁTICO	ABRIL 2010	
		REV	0

DESCRIPCIÓN FOTOGRAFICA DE LA TERMINAL	
 <p>Oficinas Principales</p>	<p>Edificio de Oficinas de un piso, construido en ladrillo y cemento</p>
 <p>Área de Lancha</p>	<p>Área de Lancha</p>
 <p>Área de Maniobra de Carrotaques</p>	<p>Patio de maniobras para vehículos con un acceso.</p>



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL, SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 1	
	PLAN INFORMÁTICO	ABRIL 2010	
		REV	0

la Norma 321 de la NFPA, por lo cual debe tenerse especial cuidado y es indispensable cumplir con los estándares establecidos para el diseño de los tanques de almacenamiento, tuberías y llenado.

1.7.2.2 DIESEL MARINO

El Diesel Marino es una mezcla de hidrocarburos formada por fracciones combustibles provenientes de diferentes procesos de refinación del petróleo tales como destilación atmosférica y ruptura catalítica.

Este producto puede contener pequeñas cantidades de aditivos que permitan mejorar las condiciones de desempeño y una sustancia química llamada "marcador", que permita obtener información sobre la procedencia del combustible sin que implique modificación en la calidad del producto.

Usos: Esta diseñado para utilizarse especialmente como combustible en motores tipo diesel de embarcaciones marinas o fluviales. También puede usarse para generar energía mecánica y eléctrica, en quemadores de hornos, secadores y calderas.

1.7.2.3 ACPM

El Diesel Corriente, o el aceite combustible para motores (ACPM), es una mezcla de hidrocarburos entre 10 y 28 átomos de carbono, formada por fracciones de combustible proveniente de diferentes procesos de refinación del petróleo tales como destilación atmosférica y ruptura catalítica.

Usos: Esta diseñado para utilizarse como combustible de motores tipo diesel automotores de trabajo medio y pesado que operan bajo condiciones de alta exigencia en vías, carreteras del país, o para generar energía mecánica y eléctrica, y quemadores de hornos, secadores y calderas.

1.7.2.4 MOGAS

Mezcla compleja donde puede haber de 200 a 300 hidrocarburos distintos, formada por fracciones combustibles provenientes de diferentes procesos de refinación del petróleo, tales como destilación atmosférica, ruptura catalítica, ruptura térmica, reformado catalítico, polimerizador y otros.

Usos: Esta gasolina se halla diseñada para utilizarse en motores de combustión interna de encendido por chispa y de baja relación de compresión (menos de 9:1). Sin embargo, también puede mantener un comportamiento adecuado en motores de mayor relación pero en altitudes por encima de los 2000 metros sobre el nivel del mar.



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL, SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 1	
	PLAN INFORMÁTICO	ABRIL 2010	
		REV	0

1.7.2.5 PREMIUM:

La gasolina extra es una mezcla compleja de 200 a 300 hidrocarburos diferentes, formada por fracciones combustibles provenientes de distintos procesos de refinación del petróleo, tales como destilación atmosférica, ruptura catalítica, ruptura térmica, reformado catalítico y polimerización, entre otros.

Usos: Esta gasolina ha sido diseñada para utilizarse en motores de combustión interna de encendido por chispa y alta relación de compresión (mayor 9:1) y para la mayoría de los motores en cualquier altitud.

1.8 HOJAS DE SEGURIDAD DE LOS PRODUCTOS

La hoja de datos de seguridad de materiales es un instrumento eminentemente práctico que puede salvar vidas.

El objetivo de las MSDS es informar de forma concisa acerca de los peligros que conllevan los materiales los materiales con los que se trabaja para que el trabajador o cliente pueda protegerse contra los mismos y responder ante situaciones de emergencia. La información de las MSDS consiste en resumen de datos de muchas fuentes. La capacitación, conocimiento y comprensión de los datos técnicos de una MSDS permite adquirir experiencia y ayudar a tomar decisiones para tratar de forma segura la exposición laboral a los riesgos y minimizar los impactos sobre el entorno bajo situaciones de emergencia.

La finalidad de las MSDS es indicar:

- Las propiedades físicas de los materiales y la influencia que pueden ejercer sobre salud, que hace que su manipulación sea peligrosa
- El nivel de los equipos de protección necesarios
- El tratamiento de primeros auxilios que debe proporcionarse cuando hay exposición al peligro
- Los preparativos preliminares necesarios para manipular de forma segura los derrames, incendios y las operaciones diarias
- Como responder en caso de incidentes

Las hojas de seguridad de los productos que se manejan en el Terminal de Combustibles El Terminal Arenal se muestran en el ANEXO 2.



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL, SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 1	
	PLAN INFORMÁTICO	ABRIL 2010	
		REV	0

Estrategias.

- Conocimiento sobre riesgos de origen natural y antrópico.
- Incorporación de la prevención y reducción de riesgos en la planeación.
- Fortalecimiento del desarrollo institucional del sistema para la prevención y atención de desastres.
- Socialización de la prevención y mitigación de riesgos.

1.3.2 Miembros Comité Operativo Local

Tabla 14. Miembros Comité Operativo Local

Miembros del Comité	Funciones
Cruz Roja Colombiana	Atención Pre - hospitalaria. Búsqueda y rescate Comunicaciones. Apoyo logístico
Defensa Civil Colombiana	Búsqueda y rescate Comunicaciones. Apoyo logístico Evacuación
Cuerpo de Bomberos	Extinción Incendios. Apoyo logístico Evacuación
Gobernación	Secretaría del comité. Información comunitaria
Fuerzas Armadas presentes en los Municipios	Seguridad, Maquinaria, Personal, Apoyo Logístico, Comunicaciones
Empresa Industrial afectada por el Derrame y/o Comité de Ayuda Mutua a la que pertenece. Cooperativa transportadora del municipio	Control de derrames. Asesoría. Información sobre Sustancias Nocivas
Coralina	Control y manejo de cuencas y vertimientos Asesoría Ambiental
Servicios Seccionales de Salud	Atención Médica.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL, SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 1	
	PLAN INFORMÁTICO	ABRIL 2010	
		REV	0

1.9.3 Miembros Comité Operativo Regional.

Tabla 15. Miembros del Comité Operativo Regional.

MIEMBRO DEL COMITÉ	FUNCIONES
Cruz Roja Colombiana	Atención Pre - hospitalaria. Búsqueda y rescate. Comunicaciones. Apoyo logístico.
Defensa Civil Colombiana	Búsqueda y Rescate. Comunicaciones. Apoyo logístico. Evacuación.
Cuerpo de Bomberos	Extinción de incendios. Apoyo logístico. Evacuación.
Gobernación	Secretaría del Comité.
Fuerzas Armadas Departamentales	Seguridad. Maquinaria. Personal. Apoyo logístico. Comunicaciones.
Asociación Colombiana de Petróleos. Operadoras de campos y Transportadoras privadas localizadas en los Departamentos	Control de derrames. Asesoría. Información sobre hidrocarburos. Comunicaciones.
Empresa afectada por el derrame o Comité de Ayuda Mutua a la que pertenece.	Control de derrames. Asesoría. Información sobre Sustancias Nocivas
CORALINA	Control y manejo de cuencas y vertimientos. Asesoría ambiental
Juntas de Acción Comunal	Apoyo logístico
Servicios Seccionales de Salud	Atención médica

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL, SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO I	
	PLAN INFORMÁTICO	ABRIL 2010	
		REV	0

1.3.4 Miembros Comité Operativo Regional.

Tabla 16. Miembros del Comité Operativo Nacional.

MIEMBRO DEL COMITE	FUNCIONES
Cruz Roja Colombiana	Atención Pre -hospitalaria. Búsqueda y rescate. Comunicaciones. Apoyo logístico.
Defensa Civil Colombiana	Búsqueda y Rescate. Comunicaciones. Apoyo logístico. Evacuación.
Cuerpo de Bomberos	Extinción de incendios. Apoyo logístico. Evacuación.
Consejo Colombiano de Seguridad	Información sobre materiales peligrosos.
ANDI	Coordinación Planes de Contingencia industriales. Canalización recursos industria nacional.
Asociación Colombiana de Petróleos. Operadoras de campos y Transportadoras privadas	Control de derrames. Asesoría. Información sobre hidrocarburos. Comunicaciones.
Ministerio de Defensa	ARMADA: Coordinación de actividades en el mar. EJERCITO: Seguridad, maquinaria y personal. Apoyo logístico. FUERZA AEREA: Apoyo logístico aéreo. POLICIA: Seguridad. Comunicaciones.
ECOPETROL. Distritos Operativos	Control de derrames. Asesoría, información sobre hidrocarburos, Comunicaciones.
Empresa afectada por derrame o Comité Ayuda Mutua al que pertenece	Control de derrames. Asesoría. Información sobre Sustancias Nocivas
Ministerio de Relaciones Exteriores	Trámites visas Expertos Extranjeros. Activación de convenios internacionales.
Ministerio de Hacienda y Crédito Público. DIAN	Trámites de entrada de equipos.
Ministerio de Transporte	Control e información vías.
Ministerio de Salud	Atención médica. Comunicaciones. Información toxicológica.
Ministerio de Comunicaciones	Comunicaciones internacionales.
Aeronáutica Civil	Operación aérea
Superintendencia de Puertos	Operación portuaria.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL, SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 1	
	PLAN INFORMÁTICO	ABRIL 2010	
		REV	0

LOS TELÉFONOS DE EMERGENCIA

Los teléfonos de Emergencia del Grupo de apoyo de Bogotá, del grupo interno y del grupo externo de las entidades involucradas en la activación de la emergencia se encuentra en el

ANEXO 3



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPÍTULO 2	
	PLAN ESTRATÉGICO	ABRIL 2010	
		REV	0

TABLA DE CONTENIDO

2	PLAN ESTRATÉGICO	1
2.1	ALCANCE	1
2.2	OBJETIVO GENERAL	1
2.3	ADMINISTRACIÓN DEL PLAN DE EMERGENCIA	2
2.4	GENERALIDADES EN EL CONTROL DE EMERGENCIAS CHEVRON PETROLEUM COMPANY	3
2.4.1	Equipo Táctico de Respuesta (TRT)	3
2.4.2	Equipo de Manejo de Emergencias de la Instalación (F-EMT)	5
2.4.3	Equipo de Manejo de Emergencias (EMT) del País	6
2.4.4	Activación del Incident Command System (ICS) para Apoyo Regional/Nacional/Internacional	6
2.4.5	Roles y Responsabilidades	14
2.5	FUNCIONES DEL EQUIPO DE MIEMBROS DE MANEJO DE EMERGENCIAS DE INSTALACIONES	15
2.5.1	Gerente de la instalación (OIM): F-EMT	15
2.5.2	Jefe de la sección de operaciones: F-EMT	16
2.5.3	Gerente del área de concentración: F-EMT	18
2.5.4	Gerente del área de protección o resguardo: F-EMT de instalación	20
2.5.5	Vigilante: F-EMT	23
2.5.6	Jefe de la sección de planificación: F-EMT	24
2.5.7	Jefe de la sección de logística: F-EMT	25
2.6	NIVELES DE EMERGENCIA	25
2.6.1	Niveles de emergencia por evento	27
2.7	EVALUACIÓN Y ANÁLISIS DE RIESGOS	27
2.7.1	Análisis de vulnerabilidad (Estudio del Riesgo)	27
2.7.2	Categorización de Causas	39
2.7.3	Estimación de consecuencias	41
2.7.4	Zonas de Afectabilidad	43
2.7.5	Matriz de riesgo	43
2.8	SISTEMAS CRÍTICOS	47
2.8.1	Inventario de recursos	49
2.9	RED DE MANEJO DE DERRAMES	54
2.9.1	Contención de derrames llenadero	54
2.9.2	Sistema de Diques	54
2.10	RED DEL SISTEMA CONTRA INCENDIO	56
2.10.1	Red de espuma	57
2.10.2	Red de agua (RA)	59
2.11	ENTRENAMIENTOS Y PRÁCTICAS	62
2.11.1	Programas de entrenamiento	62
2.11.2	Programa de ejercicio	65
2.12	BRIGADA INTEGRAL DE EMERGENCIA	66
2.12.1	Objetivos del personal de la planta	67
2.12.2	Perfil del brigadista	67

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 2	
	PLAN ESTRATÉGICO	ABRIL 2010	
		REV	0

2.12.3	Primeros auxilios	68
2.12.4	Contra incendios	68
2.12.5	Evacuación	69
2.13	RIESGO DE INCENDIO	70
2.14	RIESGO DE DERRAME	71
2.14.1	Acciones primarias de respuesta	72
2.14.2	Acciones secundarias de respuesta	74
2.15	CARACTERÍSTICAS DE EMERGENCIAS AMBIENTALES MARÍTIMAS	75
2.15.1	Propiedades físicas de los hidrocarburos y su comportamiento en aguas marinas	76
2.16	EVALUACIÓN Y ANÁLISIS DE RIESGOS EN CASO DE DERRAME EN AGUAS MARINAS	81
2.16.1	Identificación de peligros	81
2.16.2	Valoración de la amenaza	82
2.16.3	Categorización de las Causas	84
2.16.4	Matriz de Riesgo	85
2.16.5	Magnitud del derrame	87
2.17	EFFECTOS DE UN DERRAME SOBRE LAS ÁREAS MARINAS	87
2.17.1	Manglares	87
2.17.2	Corales	87
2.17.3	Plancton	88
2.17.4	Aves	88
2.17.5	Costas	88
2.17.6	Actividades costeras	89
2.17.7	Actividades recreacionales	89
2.18	REFERENCIAS	89

Lista de Tablas

Tabla 1. Etapa de la fase Reactiva	10
--	----

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPÍTULO 2	
	PLAN ESTRATÉGICO	ABRIL 2010	
		REV	0

Tabla 2. Etapas de la fase Proactiva.....	11
Tabla 3. Organización de Respuesta ante Emergencias.....	26
Tabla 4. Criterios para la identificación del Nivel de Emergencia.....	27
Tabla 5. Clasificación de riesgos por origen.....	32
Tabla 6. Valores de Frecuencia de Ocurrencia de la Causa.....	34
Tabla 7. Justificación del Proceso de Valoración de Causas.....	35
Tabla 8. Valoración de Causas, F: Frecuencia, M: Magnitud, I: Incidencia.....	40
Tabla 9. Análisis PHA para la instalación.....	44
Tabla 10. Volúmenes de los Recintos (calculado mediante planos y mediciones).....	54
Tabla 11. Manifold 1 – Recinto Sur.....	58
Tabla 12. Manifold 2 - Recinto Norte.....	59
Tabla 13. Manifold 1 – Recinto Sur.....	60
Tabla 14. Manifold 2 – Recinto Norte.....	61
Tabla 15. Programas de entrenamiento.....	63
Tabla 16. Requisitos para el entrenamiento para cada equipo en la ERO.....	65
Tabla 17. Programas de ejercicios.....	66
Tabla 18. Clasificación de Riesgos por Origen.....	82
Tabla 19. Valores de Frecuencia de Ocurrencia de la Causa.....	83
Tabla 20-Justificación del Proceso de Valoración de las causas.....	84
Tabla 21. Valoración de Causas, F: Frecuencia, M: Magnitud, I: Incidencia.....	85
Tabla 22. Análisis PHA para la Instalación.....	86

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRES ISLA	CAPITULO 2	
	PLAN ESTRATÉGICO	ABRIL 2010	
		REV	0

Lista de Figuras

Figura 1. Equipo Técnico de Respuesta (TRT). Actualizado (Marzo de 2010).....	4
Figura 2. Fases del Proceso de Respuesta	9
Figura 3. Matriz de Categorización de Causas	34
Figura 4 Resultados Matriz de Categorización de Causas.....	41
Figura 5. Equipos que componen el Sistema Contra Incendio de la Terminal.....	50
Figura 6. La influencia de la velocidad del viento combinada la velocidad de la corriente	80
Figura 7. Procesos tras un derrame.....	81
Figura 8. Matriz de categorización de causas	83
Figura 9 Resultados Matriz de Categorización de Causas.....	85

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPÍTULO 2	
	PLAN ESTRATÉGICO	ABRIL 2010	
		REV	0

2 PLAN ESTRATÉGICO

2.1 ALCANCE

Este capítulo aplica para las operaciones de respuesta ante emergencias llevadas a cabo a nivel estratégico y táctico en la Terminal El Arenal ubicada en San Andrés Isla, Colombia. Incorporando y articulando las estrategias Corporativas de Chevron con la organización para el control y esquema de respuesta a emergencias del Sistema Nacional para la Prevención y Atención de Desastres (SNPAD), y su interacción con los lineamientos de la Dirección de Prevención y Atención de Emergencias (DPAE).

2.2 OBJETIVO GENERAL

El objetivo general del presente plan es proporcionar la organización y procedimientos a ser implementados para la reducción del riesgo a las personas, los activos y al medio ambiente, referentes a las posibles emergencias que se pueden presentar durante las operaciones al interior de la Planta. Esto hace referencia específicamente a:

- Realizar un análisis de las amenazas y consecuencias sobre los elementos identificados como vulnerables en el área de influencia de la Planta y definir el riesgo de la actividad.
- Identificar la cobertura geográfica y áreas de influencia.
- Identificar los recursos humanos y equipos necesarios para la etapa de reducción del riesgo y de atención de una emergencia en la Planta.
- Establecer las funciones del personal responsable en las actividades de reducción, respuesta y recuperación que hacen parte de las etapas de desarrollo de las emergencias que se pueden presentar en la Planta.
- Prestablecer niveles de clasificación de emergencias de los eventos amenazantes identificados.
- Definir estrategias para las actividades preventivas y de respuesta a una emergencia.
- Suministrar al personal, funcionarios y contratistas de la Planta, las acciones de respuesta para la atención oportuna de una emergencia por eventos de origen tecnológico.
- Establecer líneas de activación y notificación en caso de presentarse una emergencia.
- Determinar los procedimientos operativos para la identificación y manejo de las emergencias.
- Suministrar los esquemas de organización de recursos humanos y equipos que intervendrán en la respuesta a emergencias.
- Dar cumplimiento a los términos de referencia presentados por DPAE.
- Establecer las acciones que deben ser realizadas una vez se ha controlado la emergencia.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPÍTULO 2	
	PLAN ESTRATÉGICO	ABRIL 2010	
		REV	0

CHEVRON PETROLEUM COMPANY HA DEFINIDO LOS SIGUIENTES NIVELES DE EMERGENCIA:

NIVEL 1.

Menor o Sencillo. Un incidente Nivel 1, es pequeño en magnitud y corto en duración, además tiene impacto limitado para la seguridad del personal, el ambiente y la instalación u operación afectada. Un incidente menor puede ser manejado exclusivamente por grupo de respuesta en el sitio (ORT); sin embargo, no es usual que una ORT sea activada sin un equipo de manejo de emergencia de la instalación (EMT) de instalación.

NIVEL 2.

Moderado o Complejo. Un incidente Nivel 2, tiene impactos más amplios y requiere la parada de toda, o una parte de la instalación u operación afectada, origina reunión en área de concentración, protección o resguardo en el sitio, u operaciones de desalojo, y requiere la adquisición de recursos no disponibles de inmediato para una ORT. Un incidente moderado origina la activación de un F-EMT y del EMT del país.

NIVEL 3.

Mayor, Complejo, o Compuesto. Un incidente Nivel 3, tiene impactos amplios sobre las instalaciones u operaciones del Activo. Puede incluir un incendio mayor, un gran derrame de petróleo o de sustancias peligrosas, un escape de gas, o múltiples lesionados o fatalidades como resultado de incidentes, fallas de equipos u operaciones de respuesta. Un incidente mayor requiere la activación del EMT del país, y puede también originar la activación de un Equipo de Manejo de Crisis (CMT) de una Unidad Estratégica de Negocios (SBU).

Tabla 3. Organización de Respuesta ante Emergencias.

Severidad del Incidente	TRT	EMT de Instalación	EMT de las Facilidades en Colombia	CMT
Nivel 1: Menor	✓			
Nivel 2: Moderado	✓	✓		
Nivel 3: Mayor	✓	✓	✓	✓

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 2	
	PLAN ESTRATÉGICO	ABRIL 2010	
		REV	0

Tabla 5. Clasificación de riesgos por origen.

ORIGEN	CAUSA	DESCRIPCIÓN
TERCEROS	Tráfico vehicular	Acciones del tránsito de vehículos, ya sea por vibración o presión directa sobre la infraestructura de la Planta
	Obra civil	Las obras civiles de construcción y mantenimiento pueden generar una rotura en la tubería ocasionada por la manipulación de maquinaria para excavaciones
	Amenaza tecnológica	Acción de eventos amenazantes desarrollados en otras infraestructuras, cercanas a la Planta.
	Robo de producto	Cuando en una operación ilícita se origina un evento amenazante.
	Robo de elementos	Acción producida al eliminar intencionalmente un elemento que hace parte de la Planta con el objeto de sacar provecho del mismo, dejando el sistema con deficiencias en su funcionamiento.
	Atentado	Acción directa de grupos al margen de la ley, atentando contra la integridad de la tubería.
	Sabotaje	Acciones intencionales producidas como procedimientos operativos erróneos o desmejorando la funcionalidad del sistema.
OPERACIÓN	Falta en inspecciones de rutina	Cuando no se ejecuta una inspección de rutina que hace parte del programa de inspección del sistema o cuando esta es deficiente y no se detectan posibles causas de rotura de la tubería.
	Falta en inspecciones técnicas	Roturas que puedan ocasionarse por un error de medición en una inspección técnica dirigida a monitorear algún aspecto de la funcionalidad del sistema como el espesor de la tubería, condiciones de protección catódica, estado de las válvulas, etc.
	Deficiencia de mantenimiento	Si se han realizado mantenimientos que hayan generado daños al sistema ya sea por un trabajo mal ejecutado o por no tomar las medidas de seguridad adecuadas en las acciones de mantenimiento.
	Falta operacional	Cuando se cometen errores en la operación de una válvula, sistema de bombeo o de medición de manera que se produzcan escapes.
	Corrosión	Cuando por deficiencia del material principalmente por corrosión, se producen escapes en la tubería.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRES ISLA	CAPITULO 2	
	PLAN ESTRATÉGICO	ABRIL 2010	
		REV	0

ORIGEN	CAUSA	DESCRIPCIÓN
	Desgaste o deterioro de materiales	Las piezas, equipos, accesorios o elementos de una infraestructura pueden deteriorarse por cualquier motivo y generar un escape de producto.
CONSTRUCCIÓN	Diseño e instalación deficiente	Puede causar escapes por una mala concepción del diseño del sistema o parte de él, o una mala instalación o montaje de un elemento o tubería.
	Construcción deficiente	Acciones ocasionadas por construcciones deficientes al realizar el movimiento de tierra para la instalación de la tubería o demás obras civiles necesarias para proteger el sistema o parte de él.
	Material defectuoso	Cuando el material utilizado para el montaje del sistema tiene defectos o fallas.
	Material o elementos averiados	Cuando en la construcción o en acciones de mantenimiento se producen daños al sistema y por tanto escapes de gas al entrar en operación nuevamente.
MEDIO NATURAL	Movimientos sísmicos	Acción mecánica directa de un movimiento sísmico sobre la tubería, tanque o elemento.
	Corrientes de agua	Cuando corrientes de agua en régimen normal de flujo ocasionan una acción dinámica sobre la tubería presentándose deformaciones tales que generen escapes.
	Inundaciones	Cuando el agua pierde su curso normal y se produce una acción dinámica sobre la tubería presentándose deformaciones tales que generen escapes.
	Huracanes	Cuando estos fenómenos naturales entorpecen la operación ya sea directamente o sobre los sistemas auxiliares de control y manejo, generando escapes.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPÍTULO 2	
	PLAN ESTRATÉGICO	ABRIL 2010	
		REV	0

FRECUENCIA DE OCURRENCIA DE LA CAUSA	ALTA (3)	3	6	9
	MEDIA (2)	2	4	6
	BAJA (1)	1	2	3
		BAJA (1)	MEDIA (2)	ALTA (3)
INCIDENCIA SOBRE LA OCURRENCIA DE EVENTOS INCIANTES				

Figura 3. Matriz de Categorización de Causas

Tabla 6. Valores de Frecuencia de Ocurrencia de la Causa

PARÁMETRO DE OCURRENCIA	OCURRENCIA	VALOR
Una o más veces al año	ALTA	3
Desde una vez cada 5 años a menos de una vez por año	MEDIA	2
Desde cero ocurrencias hasta una vez en más de cinco años	BAJA	1

En la Tabla 7 se puede apreciar la justificación para la valoración de cada causa. Aquí se puede saber de donde se toma cada valor y las razones expuestas para ciertas determinaciones. Algunas causas son valoradas parcialmente tomando áreas específicas de la Planta, subsistemas o áreas, pero todas se consideran que aplican de igual forma a todo el Sistema.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPÍTULO 2	
	PLAN ESTRATÉGICO	ABRIL 2010	
		REV	0

Tabla 7. Justificación del Proceso de Valoración de Causas.

Origen	Causa	Código	Justificación
Acción de Terceros	Tráfico vehicular	C1	No se considera que aplique este tipo de causa, ya que no se identifican sitios en los cuales esta actividad de transporte pueda afectar la infraestructura. La tubería externa de entrada se encuentra en el área de muelle, por lo tanto no hay tráfico vehicular y la tubería de salida se halla en zonas aisladas en la parte trasera de los recintos por lo tanto no hay influencia del tráfico por lo tanto se considera poca. Por esta razón su frecuencia se considera baja. El valor de incidencia se define como bajo debido a la poca probabilidad de que se presente una afectación por esta causa en la planta, con un valor de mitigación alto por el aislamiento y la rápida reacción que se puede tener.
	Obra civil	C2	Se consideran de frecuencia de ocurrencia baja, dado que se presentan con frecuencias mayores a cinco años. Su incidencia se considera media, dado que es probable que se presenten roturas menores, con nivel de mitigación media. No se tienen casos registrados, pero se considera probable su ocurrencia por existir líneas en los límites de la planta.
	Amenaza tecnológica	C3	Debido a que no existe ningún tipo de empresa industrial en las cercanías de la planta, se valora como frecuencia de ocurrencia baja, pues no se ha registrado un incidente en la zona, con poca probabilidad de roturas menores en la Planta y alto nivel de mitigación.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 2	
	PLAN ESTRATÉGICO	ABRIL 2010	
		REV	0

Tabla 7. Continuación...

Origen	Causa	Código	Justificación
Acción de Terceros	Robo de producto	C4	No se ha presentado en la planta y se considera de baja valoración de frecuencia. También se asume de baja incidencia por ser poco probable que se presente. Con mitigación baja, al tratarse de actividades no dirigidas a la infraestructura. Se ha considerado el probable robo de producto del personal que realizar los cargues de los carro-tanques.
	Robo de elemento	C5	No se han presentado con cierta frecuencia robos de elementos, por lo que se asume una frecuencia de ocurrencia baja. Se considera de poca incidencia dado que es poco probable que se presenten roturas parciales, con nivel de mitigación media, por la dificultad para saber el sitio o el elemento afectado.
	Atentado	C6	Se considera de frecuencia de ocurrencia baja, dado que no se ha presentado un caso en más de diez años. Su incidencia se considera alta, dado que es probable que se presente un daño total con bajo nivel de mitigación.
	Sabotaje	C7	No se han presentado casos de cortes de servicio de energía, por lo que se asume una frecuencia de ocurrencia baja. Su incidencia se considera baja, pues es poco probable que se presenten roturas parciales, con nivel de mitigación alto, dado que al presentarse la suspensión del fluido eléctrico, se toman ciertas precauciones respecto al funcionamiento de todo el sistema.
Operación	Falta en inspecciones de rutina	C8	Se considera de media frecuencia de ocurrencia, pues se han presentado casos de pequeños drenajes en los llenaderos. Su incidencia se considera baja, dado que no se han presentado roturas y se considera entonces de poca probabilidad de roturas menores con nivel de mitigación medio por tratarse de operaciones controladas.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPÍTULO 2	
	PLAN ESTRATÉGICO	ABRIL 2010	
		REV	0

Tabla 7. Continuación...

Origen	Causa	Código	Justificación
Operación	Falta en inspecciones técnicas	C9	Por tratarse de actividades que no se programan con suficiente regularidad, se asumen de frecuencia de ocurrencia media. Su incidencia se considera media, dado que es probable que se presente una rotura parcial con nivel de mitigación media, al tratarse de un evento difícil de hallar, al tratarse de daños menores.
	Deficiencia de mantenimiento	C10	Se han presentado algunos casos de deficiencias en las actividades de mantenimiento, por lo que se considera de frecuencia de ocurrencia media. Su incidencia se asume media, dado que es probable que se presenten daños parciales, con nivel de mitigación medio, dado que no es fácil ubicar la parte del a infraestructura con el daño.
	Falta operacional	C11	Este tipo de causa se ha valorado de frecuencia media pues se han presentado casos de forma regular. Su incidencia se considera media, dado que es probable que se presenten roturas menores o pequeños derrames, con nivel medio de mitigación.
	Corrosión	C12	Esta causa se considera de frecuencia media de ocurrencia, ya que debido a la ubicación de la planta cerca de aguas marinas, la sal causa corrosión en tuberías y tanques aunque no se han presentado pérdidas de contención por esta causa. Se considera esta causa con una incidencia alta, pues se considera probable que se presente una rotura menor, con nivel de mitigación medio, pues se realizan inspecciones regulares de las facilidades.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 2	
	PLAN ESTRATÉGICO	ABRIL 2010	
		REV	0

Tabla 7. Continuación...

Origen	Causa	Código	Justificación
Construcción	Diseño o instalación deficiente	C14	No se han presentado casos, por lo que se considera de frecuencia de ocurrencia baja. La incidencia de esta causa se considera media, dado que es probable que se presenten por esta causa, roturas menores con nivel de mitigación media.
	Construcción deficiente	C15	No se han presentado eventos imputables a esta causa, por lo que se considera de baja frecuencia de ocurrencia. La incidencia se valora como media por la poca probabilidad de que se presenten roturas parciales y mitigación media. En este caso el elemento se considera en observación por un tiempo después de la obra.
	Material defectuoso	C16	Se considera una frecuencia de ocurrencia baja ya que no se han presentado eventos relacionados a este tipo de causa. La incidencia de esta causa se considera media, pues es probable que se presente un daño menor con baja mitigación.
	Material o elementos averiados	C17	Se considera una frecuencia de ocurrencia baja pues no se han presentado eventos relacionados a este tipo de causa. La incidencia de esta causa se considera media pues es probable que se presente un daño menor con nivel medio de mitigación.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 2	
	PLAN ESTRATÉGICO	ABRIL 2010	
		REV	0

Tabla 7. Continuación...

Origen	Causa	Código	Justificación
Fenómenos naturales	Movimientos sísmicos	C18	Los movimientos sísmicos se consideran de frecuencia de ocurrencia media. La incidencia se considera media, dado que esto puede generar roturas parciales con nivel de mitigación media, ya que el evento es advertido.
	Corrientes de agua	C19	Su frecuencia de ocurrencia se considera baja. No se han presentado eventos relacionados con este tipo de causa. La incidencia se considera media, dado que es probable que se presenten roturas parciales con mitigación media. No existen acciones directas de las corrientes sobre la infraestructura, que la pongan en riesgo.
	Inundaciones	C20	Se considera de baja frecuencia de ocurrencia pues no se registran este tipo de eventos en la planta. La incidencia se considera baja, dado que es poco probable que se presenten roturas parciales con mitigación media. La zona de la planta no se considera en zona de inundación.
	Huracanes	C21	Se considera media su frecuencia de ocurrencia por la regularidad con que se presenta en el área. La incidencia se considera baja, dado que es poco probable que se presenten daños parciales con mitigación media.

3.7.2 Categorización de Causas

Cada causa identificada puede afectar la dimensión de un evento iniciante, esto depende de la frecuencia o el impacto con que esta se genera. Las causas identificadas se analizan para cada Subsistema (Proceso) y Sección (área operativa)

La categorización de las causas se realiza con base en una calificación o valoración, que se da a cada una de estas en función de la incidencia. Este ejercicio se desarrolla con la información de estadísticas y análisis de causas de incidentes de la Compañía y del sector de hidrocarburos a nivel nacional e internacional.

En la Tabla 8 se presentan los resultados de valoración de las causas seleccionadas, de acuerdo con el orden establecido por la metodología empleada.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 2	
	PLAN ESTRATÉGICO	ABRIL 2016	
		REV	0

Tabla 8. Valoración de Causas, F: Frecuencia, M: Magnitud, I: Incidencia.

ORIGEN	CAUSA	CÓDIGO	F	I	M
Acción de Terceros	Tráfico vehicular	C1	1	1	1
	Obra civil	C2	1	2	2
	Amenaza tecnológica	C3	1	1	1
	Robo de producto	C4	1	1	1
	Robo de elemento	C5	1	1	1
	Atentado	C6	1	3	3
	Sabotaje	C7	1	1	1
Operación	Falla en inspecciones de rutina	C8	2	1	2
	Falla en inspecciones técnicas	C9	2	2	4
	Deficiencia de mantenimiento	C10	2	2	4
	Falla operacional	C11	2	2	4
	Corrosión	C12	2	3	6
	Desgaste de materiales	C13	2	2	4
Construcción	Diseño e instalación defectuosas	C14	1	2	2
	Construcción deficiente	C15	1	2	2
	Material defectuoso	C16	1	2	2
	Material o elementos averiados	C17	1	2	2
Fenómenos naturales	Movimientos sísmicos	C18	2	2	4
	Corrientes de agua	C19	1	2	2
	Inundaciones	C20	1	1	1
	Huracanes	C21	2	1	2

En la figura 4 (Matriz de Categorización de causas), se presentan la agrupación de las causas de acuerdo a su valoración; donde se identifican la de mayor incidencia (zona gris) y la de menor incidencia.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPÍTULO 2	
	PLAN ESTRATÉGICO	ABRIL 2010	
		REV	0

FRECUENCIA DE OCURRENCIA DE LA CAUSA	ALTA (3)			
	MEDIA (2)	C8,C21	C9,C10, C11, C13, C18	C12
	BAJA (1)	C1,C3,C4 C5,C7,C20	C2,C14, C15,C16, C17,C19	C6
	BAJA (1)	MEDIA (2)	ALTA (3)	
INCIDENCIA SOBRE LA OCURRENCIA DE EVENTOS INCIANTES				

Figura 4 Resultados Matriz de Categorización de Causas

De la tabla anterior se concluye lo siguiente: 1) Las causas de mayor frecuencia y menor incidencia son las correspondientes a: Falta en Inspecciones de Rutina y Huracanes. 2) las causas de mayor incidencia y menor frecuencia son las correspondientes a: Atentado. 3) las causas con frecuencia e incidencia media son las correspondientes a: Falta en Inspecciones Técnicas, deficiencia de mantenimiento, falla operacional, desgaste de materiales, movimientos sísmicos.

2.7.3 Estimación de consecuencias

Para las actividades, productos y condiciones de operación de la Terminal El Arenal, se han identificado los eventos amenazantes de derrame e incendio. El incendio se puede presentar a manera de incendio de chorro, incendio de piscina y llamarada, mientras que en un derrame se podrán presentar empozamientos de producto o trayectorias de derrame. En esta sección se hará una estimación de las consecuencias de un incendio y un derrame.

2.7.3.1 Escenarios de Eventos Amenazantes

Los escenarios definidos para la estimación de consecuencias de eventos amenazantes, han sido seleccionados considerando la localización del mismo, las condiciones de operación, el tipo de producto manejado y las características de los eventos que se pueden presentar. Para los escenarios relacionados con líneas y en general con áreas de proceso se han estimado tres tipos de roturas con relación al diámetro de la misma que son rotura menor, media y mayor que corresponden a roturas del 5%, 25% y 85% del

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 2	
	PLAN ESTRATÉGICO	ABRIL 2010	
		REV	0

El daño mecánico, como un resultado de choques, o explosiones, puede picar o doblar líneas suficientemente para detener el flujo. De otro modo, las principales causas de falla corresponden a depósitos, impurezas o cuerpos extraños, especialmente en los puntos bajos de alguna sección de la línea o a flujos estancados.

Los escapes o las rupturas de líneas de proceso pueden ser causados por:

- Corrosión.
- Choques de vehículos.
- Sobretensión, cuando una línea es usada también como soporte estructural (especialmente durante construcciones o instalaciones).
- Daños que ocurren durante instalaciones (estos pueden permanecer escondidos durante un largo tiempo).
- Esfuerzos por expansión, especialmente si las uniones flexibles se encuentran muy cercanas.
- Movimiento en estructuras.
- Explosiones o sobrepresiones internas o externas.
- Sobrecalentamiento debido a procesos o por incendios, causando debilitamiento de las paredes de la línea.
- Vibración que causa fatiga.
- Por líneas a muy altas temperaturas.

2.7.4 Zonas de Afectabilidad

Los escenarios definidos para la estimación de consecuencias de eventos amenazantes, han sido seleccionados considerando la localización del mismo, las condiciones de operación, el tipo de producto manejado y las características de los eventos que se pueden presentar.

Para los escenarios relacionados y descritos en el capítulo 3: Plan Operativo, se hallaron las zonas de afectabilidad según la NFPA 11 para determinar las áreas de influencia en caso de ocurrir algún incidentes. Ver ANEXO 5

2.7.6 Matriz de riesgo

Se ha realizado un análisis de causas, frecuencias y consecuencias con el objetivo de determinar los valores iniciales correspondientes a la frecuencia de ocurrencia de eventos amenazantes y a la valoración del riesgo de la planta; para lo cual se empleo la Matriz Integrada de Priorización del Riesgo de CHEVRON en la que se incluyen las categorías de consecuencias de afectación a personas y riesgo público, afectación a la salud y afectación al medio ambiente. Ver ANEXO 6

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPÍTULO 2
	PLAN ESTRATÉGICO	ABRIL 2010
		REV 0

Tabla 9. Análisis PHA para la instalación.

		Facilidad: Terminal El Arenal San Andrés Isla													
No.	Evento Potencial	Consecuencias Potenciales	Medidas de Seguridad	Co: Consecuencias						P: Probabilidad		R: Riesgo			
				S	Sa	A	F	Co/PIR	Co/PIR	Co/PIR	Co/PIR	Co/PIR	Co/PIR		
1	Fuga de combustible durante el proceso de Descarga del Buque	Derriame de Combustible al muelle y/o aguas marítimas	Coordinación del Personal, comunicación con el Buque, entrenamiento del personal, Barrera de contención y Summer	6	6	10	3	4	6	4	4	7	6	6	10
2	Fuga de combustible durante el proceso de Descarga del Buque	Incendio y explosión en el muelle de la instalación	Coordinación del Personal, comunicación con el Buque, entrenamiento del personal, Sistema contra incendio del muelle	4	3	6	6	5	10	5	4	8	5	5	9
3	Fugas de Combustible en abastecimiento de Botes	Generación de atmósferas explosivas y posterior incendio	Coordinación del Personal, entrenamiento del personal	4	3	6	6	5	10	6	4	9	4	4	7
4	Fugas de Combustible en abastecimiento de Botes	Derriame de Combustible al muelle y/o aguas marítimas	Coordinación del Personal, comunicación con el Buque, entrenamiento del personal, Barrera de contención y Summer	6	6	10	3	4	6	5	4	8	6	6	10
5	Fuga de Combustible durante atraque de Buque	Derriame de combustible en aguas marítimas	Coordinación del Personal, comunicación con el Buque, entrenamiento del personal, Barrera de contención y Summer	6	6	10	4	3	6	4	4	7	6	6	10



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPÍTULO 2
	PLAN ESTRATÉGICO	ABRIL 2010
		REV 0

Facilidad: Terminal El Arrenal San Andrés Isla															
S: Seguridad - Sa: Salud - A: Ambiente - F: Financiero-		Co: Consecuencias P-Probabilidad R-Riesgo													
No.	Evento Potencial	Consecuencias Potenciales	Medidas de Seguridad	S		Sa		A		F					
				CoPIR	CoPR	CoPIR	CoPR	CoPIR	CoPR	CoPIR	CoPR				
6	Caída de Personal en inspección de tanques	Lesiones	Uso de equipo de protección personal adecuado, plan de rescate, SWP.	4	4	7	6	6	10	6	6	10			
7	Generación de estática o chispa en momento de inspección de tanques	Incendio	Dispositivo de descarga de energía estática	3	4	6	6	6	10	3	5	5	9		
8	Fuga de Combustible en área de llenaderos	Derrame de combustible sobre asfalto, incendio.	Bareras de Contención, Sistema contra incendio	6	6	10	6	5	10	6	6	10	6	10	
9	Fuga de Combustible en área de llenaderos	Incendio.	Sistema contra incendio	4	4	7	6	6	10	5	5	9	6	10	
10	Alteración Civil	Explosión en tanques o cerca de estos, generando un incendio.	Sistema contra incendio	5	6	9	6	6	10	5	5	9	5	6	10



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPÍTULO 2	
	PLAN ESTRATÉGICO	ABRIL 2010	
		REV	0

S: Seguridad - Sa: Salud - A: Ambiente - F: Financiero-		Facilidad: Terminal El Arrenal San Andrés Isla		Co: Consecuencias		P: Probabilidad		R: Riesgo							
No.	Evento Potencial	Consecuencias Potenciales	Medidas de Seguridad	S		A		F							
				Co/PIR	Sa	Co/PIR	A	Co/PIR	F						
11	Tsunami	Falla de integridad estructural de los tanques y las tuberías, por ende generación de derrames. Falla de integridad estructural de las oficinas	Integridad estructural, puntos de reunión, Barreras de contención, Sistema contra incendio	6	6	10	3	4	6	5	4	8	4	4	7
12	Huracanes	Inundaciones de recinto de los tanques y oficinas.	Diques, sistema de drenaje	5	5	9	5	5	9	4	4	7	4	4	7
13	Huracanes	Cuando el agua pierde su curso normal y se produce una acción dinámica sobre la tubería presentándose deformaciones tales que generen escapes.	Alarmas sonoras, Diques, sistema de drenaje	6	6	10	4	3	6	5	4	8	5	5	9



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPÍTULO 2	
	PLAN ESTRATÉGICO	ABRIL 2010	
		REV	0

Conclusiones:

Después de realizar el análisis de riesgos se encontró que la instalación se encuentra entre un rango de probabilidad entre el 4 y 5, arrojando un rango de consecuencia entre 6 y 10, lo que permite catalogarla como una instalación de riesgo medio o tolerable, que en ningún momento significa que no se deben tomar medidas para disminuirlo, por el contrario, significa que se deben implementar medidas de gestión de riesgo que permitan en el marco de un plan general de actuación, mitigar los factores que pueden conducir a una emergencia, o responder a las posibles emergencias futuras que se tengan en la instalación. Por políticas de la Compañía no sólo existe un plan general de actuación, sino que se elaboró este plan de emergencia en adición a los sistemas de gestión de operaciones y calidad que se implementan de manera estricta y regular.

2.8 SISTEMAS CRÍTICOS

El comandante de la emergencia (Terminal Manager de la planta o en su defecto el operador más antiguo) del PRE podrá requerir de la totalidad del Equipo de Manejo de Emergencias, o sólo una parte, dependiendo de la clase y magnitud de la emergencia.

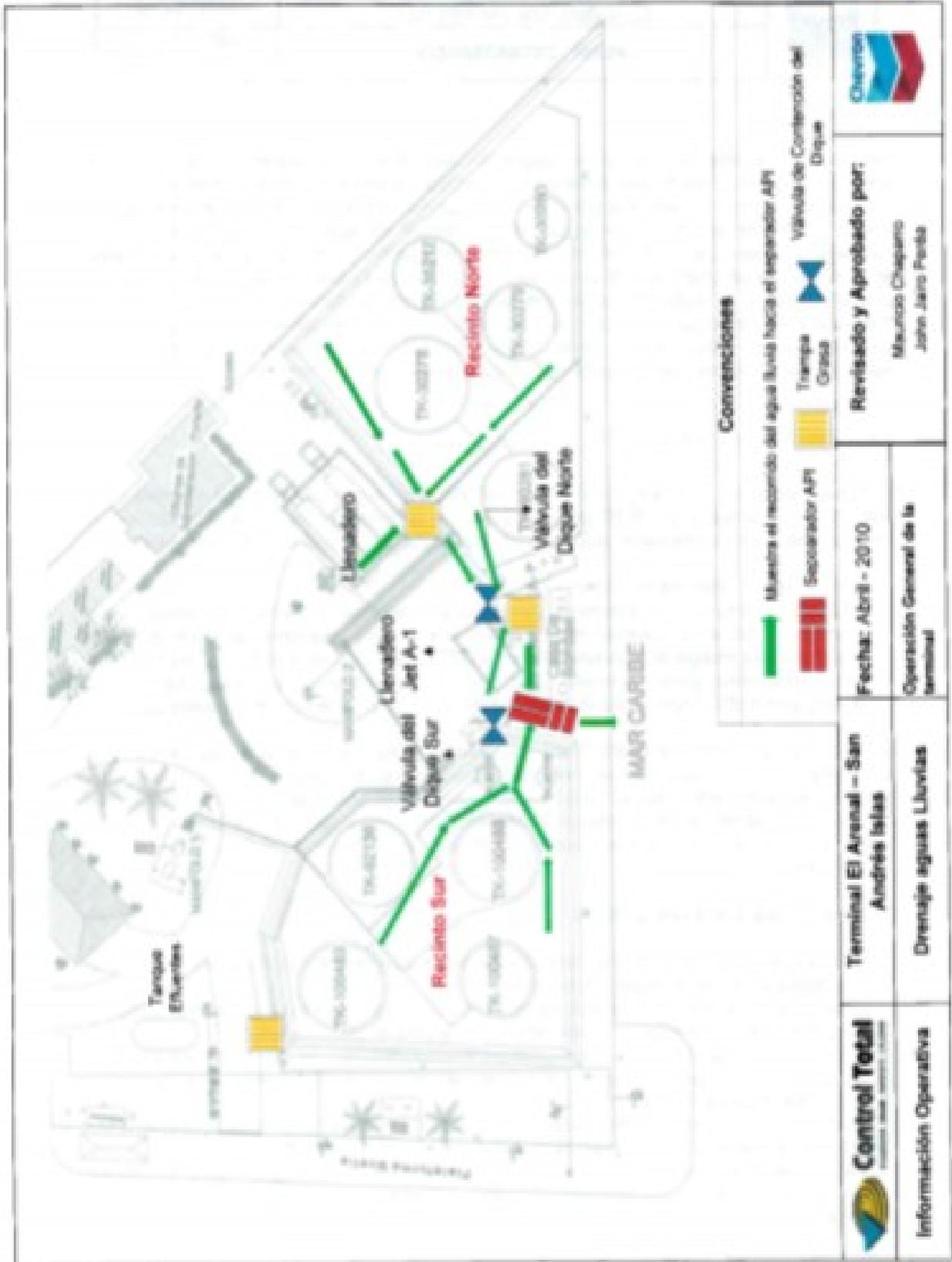
Un sistema crítico se define como:

- *Equipo o dispositivo diseñado para alertar controlar o evitar una emergencia donde al fallar u operar incorrectamente puede generar una emergencia, poniendo en riesgo al personal de la facilidad sus activos y el medio ambiente.*
- *Está diseñado para proveer una respuesta automática inmediata a una emergencia (Ej. Detectores de humo, sprinklers o rociadores de emergencia)*

En caso que por mantenimiento, inspección u otro motivo el sistema se encuentre fuera de operación, la gerencia y el Terminal Manager establecerán un plan alternativo que sostenga la contingencia de la desactivación del sistema crítico cualquiera que este sea. Obligando a mantener las condiciones de seguridad en un estado operativo aceptable hasta que los debidos mantenimientos o demás terminen y el sistema vuelva a su normalidad.

Objetivo de los Sistemas Críticos:

- Dar cumplimiento al principio operacional No 3 asegurando que los dispositivos de seguridad estén en su lugar y funcionen
- Establecer un inventario de dispositivos críticos de seguridad para la facilidad asegurar su correcto funcionamiento y generar controles para su desactivación.
- Identificar el nivel de aprobación para las desactivaciones de los dispositivos críticos de acuerdo al impacto y al grado de vulnerabilidad que pueda generar en el terminal al poner fuera de servicio el dispositivo.
- Establecer los intervalos de inspección, pruebas y mantenimiento de los dispositivos críticos de Seguridad y asignar responsabilidades en la facilidad
- Establecer procedimientos alternos para continuar la operación mientras el dispositivo se encuentra fuera de servicio utilizando el proceso del MOC (Management of Change)



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL MAMONAL, CARTAGENA	CAPÍTULO 2	
	PLAN ESTRATEGICO	AGOSTO 2010	
		REV	0

2.10 RED DEL SISTEMA CONTRA INCENDIO

El sistema contra incendio esta diseñado para la extinción de incendio en la zona de tanques, zonas de bombas, llenadero y muelle. Consta de un tanque de agua de 2000 Glns, dos bombas de incendio verticales (principal y suplencia), una red de agua con Monitores e hidrantes, un sistema de espuma, una red de espuma para los tanques, dos diques, el llenadero y el muelle.

Las bombas contra incendio son bombas verticales suministradas por Fluid Prior Equipment. Bombas Fairbanks Morse, Modelo 12M-4 para 800 gpm a 40 pies de cabeza. De 4 tazones a 1.760 rpm, controlador Firetrol FTA 11.100 – AA 12 LN-C. Un motor Cummins 6BT que a 1.760 rpm de 182 HP, con un tanque de combustible recomendado por el fabricante de 70 gmp que con un consumo de 9,2 gal/hora alcanza para 7,6 horas

Otra bomba Fairbanks Morse Modelo 14M -4, Vertical, para 1300 gmp a 408 pies de cabeza de 4 tazones, 1760 rpm. Controlador Firetrol tipo FTA 11.100 – AA 12 LM – C. Motor Cummins 6 BT que a 1.760 rpm de 182 HP. Tanque de 70 Gl de combustible Diesel y un consumo de 9,2 HP/hora según fabricante. Tiene una válvula de alivio común de 6 x 6 con capacidad según catalogo para regular de 60 a 300 psi y puede aliviar hasta bombas de 1500 gmp.

El diagrama del sistema contra incendio se encuentra en el Anexo 10



Figura 5. Equipos que componen el Sistema Contra Incendio de la Terminal

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL MAHONAL CARTAGENA	CAPITULO 2	
	PLAN ESTRATEGICO	AGOSTO 2010	REV 0



Figura 5. Continuación...

2.10.1 Red de espuma

Consiste en dos proporcionadores a presión National Foam, con capacidad de 250 galones cada uno, espuma AR- AFFF, densidad de 1,16 g/ml. Alineación de agua en 4" y descarga de solución de espuma al 3% en 6". estos sistemas forman la espuma que es dirigida hacia un cabezal con salidas 2" y 2 1/2" para alimentar las cámaras de espuma de cada tanque, también de este cabezal se desprende una alimentación para mangueras, otra para muelle y otra alimentación para el sistema de rociadores de espuma del llenadero que actualmente se encuentra fuera de servicio.

La espuma es el resultado de la mezcla proporcionada de tres elementos: concentrado de espuma, agua y aire. El agua es suministrada por la red proviene de aguas marinas y se ha instalado una válvula de control para que esta entre al sistema de extinción a una presión máxima de 150 psi.

La espuma flota sobre el combustible, impidiendo la entrada de oxígeno, evitando la vaporización del combustible o líquido inflamable y enfriando la superficie.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL NACIONAL CARTAGENA	CAPITULO 2	
	PLAN ESTRATEGICO	AGOSTO 2010	
		REV	0

Tabla 11. Manifold 1 – Recinto Sur

MANIFOLD 1	
	
Válvula de espuma 100483	Permite el paso de espuma a la cámara de espuma del tanque 100483
Válvula de espuma 92136	Permite el paso de espuma a la cámara de espuma del tanque 92136
Válvula de espuma 100487	Permite el paso de espuma a la cámara de espuma del tanque 100487
Válvula de espuma 100488	Permite el paso de espuma a la cámara de espuma del tanque 100488
Válvula de espuma 92137	Permite el paso de espuma a la cámara de espuma del tanque 92137
Válvula de espuma 92138	Permite el paso de espuma a la cámara de espuma del tanque 92138

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL MANONAL CARTAGENA	CAPITULO 2	
	PLAN ESTRATEGICO	AGOSTO 2010	
		REV	0

Tabla 12. Manifold 2 - Recinto Norte.

MANIFOLD 2	
	
Válvula de espuma 30278	Permite el paso de espuma a la cámara de espuma del tanque 30278
Válvula de espuma 36212	Permite el paso de espuma a la cámara de espuma del tanque 36212
Válvula de espuma 30281	Permite el paso de espuma a la cámara de espuma del tanque 30278
Válvula de espuma 30279	Permite el paso de espuma a la cámara de espuma del tanque 30279
Válvula de espuma 30280	Permite el paso de espuma a la cámara de espuma del tanque 30280

2.10.2 Red de agua (RA)

El sistema de refrigeración con agua esta conectado directamente a la red de sistema contra incendio y consta de uno a dos semianillos con sprinklers que rodean la parte superior de la pared de los 11 tanques, consta también de siete (6) monitores y un (1) hidrante.

Los monitores tienen un sistema de escualización y bloqueo que permite movimientos verticales y horizontales para poder colocarlos en la dirección requerida. Para abrirlos sólo es necesario girar la palanca de la válvula hacia abajo hasta obtener el caudal y el alcance deseados.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL MARONAL CARTAGENA	CAPITULO 2	
	PLAN ESTRATEGICO	AGOSTO 2010	
		REV	0

La boquilla del monitor puede ser girada a la derecha para chorro a presión o a la izquierda para cortina de agua. Los brazos auxiliares se utilizan como hidrantes al conectar la manguera y los accesorios ubicados en el gabinete contra incendio.

Operación De Funcionamiento RA

El funcionamiento de la red de enfriamiento de agua es totalmente manual, basta con abrir la válvula indicada para dirigir el agua hacia el punto de emergencia, así:

Tabla 13. Manifold 1 – Recinto Sur

MANIFOLD 1	
	
Válvula de refrigeración 100483	Permite el paso de agua al semianillo del tanque 100483
Válvula de refrigeración 92136	Permite el paso de agua al semianillo del tanque 92136
Válvula de refrigeración 100487	Permite el paso de agua al semianillo del tanque 100487
Válvula de refrigeración 100488	Permite el paso de agua al semianillo del tanque 100488
Válvula de refrigeración 92137	Permite el paso de agua al semianillo del tanque 92137
Válvula de refrigeración 92138	Permite el paso de agua al semianillo del tanque 92138

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL MAHONAL CARTAGENA	CAPITULO 2	
	PLAN ESTRATEGICO	AGOSTO 2010	
		REV	0

Tabla 14. Manifold 2 – Recinto Norte

MANIFOLD 2	
	
Válvula de refrigeración 30278	Permite el paso de agua al semianillo del tanque 30278
Válvula de refrigeración 35212	Permite el paso de agua al semianillo del tanque 35212
Válvula de refrigeración 30281	Permite el paso de agua al semianillo del tanque 30278
Válvula de refrigeración 30279	Permite el paso de agua al semianillo del tanque 30279
Válvula de refrigeración 30280	Permite el paso de agua al semianillo del tanque 30280

Condiciones Permanentes para Operación RA

Las condiciones que debe cumplir cada uno de los componentes del sistema, para estar listos siempre al operar, son las siguientes:

- Válvulas **SIEMPRE ABIERTAS**: 10, 11, 12, 13 Y 14 Del anillo del recinto Sur
- Válvulas de Drenaje (Dique): Siempre cerradas

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL MARONAL CARTAGENA	CAPITULO 2	
	PLAN ESTRATEGICO	AGOSTO 2010	
		REV	0

- Quemados por efectos de incendios o accidentes en los tanques, plataforma o poliducto.
- Afiliados por efectos de humo en los incendios o por trabajos en espacios confinados
- Intoxicados por efectos de alimentación en el casino
- Polí traumatizados por efectos de explosiones, accidentes en transporte.

En el caso que una emergencia llegare a generar víctimas, las acciones de respuesta estarán orientadas a:

- ❖ Localizar las posibles víctimas.
- ❖ Proteger su integridad física y mental en el sitio donde se encuentren.
- ❖ Retirarlos del sitio de riesgo.
- ❖ Valorar su estado y garantizar su supervivencia estabilizando sus signos vitales, prestando los Primeros Auxilios requeridos.
- ❖ Transportarlos al Centro de Atención Médica más cercano con capacidad técnica científica para garantizar su estabilización.
- ❖ Derivarlos a Centro d Atención de mayor complejidad o a otras ciudades cuando ello sea requerido.
- ❖ Lograr finalmente su recuperación y rehabilitación si fuese necesario y posible.

2.15 CARACTERÍSTICAS DE EMERGENCIAS AMBIENTALES MARITIMAS

Cuando un hidrocarburo es derramado en el mar, sufre una serie de cambios físicos y químicos, algunos de los cuales llevan a su desaparición de la superficie del mar, mientras que otros hacen que persista. El periodo de tiempo depende principalmente de sus características físicas y químicas iniciales, así como de la cantidad de que se trate, las condiciones climáticas y del mar prevaletientes y si el hidrocarburo permanece en el mar o es arrastrado hacia la orilla.

Al considerar el destino del hidrocarburo derramado en el mar, con frecuencia se hace la distinción entre hidrocarburo no-persistente, que tiende a desaparecer rápidamente de la superficie del mar y los hidrocarburos persistentes, que por el contrario se disipan más lentamente y por lo general requieren de una reacción de limpieza. Los hidrocarburos no-persistentes incluyen gasolina y diesel, mientras que la mayoría de los crudos y productos refinados pesados tienen diferentes grados de persistencia dependiendo de sus propiedades físicas y del tamaño del derrame.

El tamaño el lugar y el momento en que se produce un derrame de hidrocarburos son imprevisibles. Los derrames pueden ocurrir durante la carga o la descarga de hidrocarburos también por colisión o varada de los buques que lo transportan en puertos o en aguas costeras.

Los riesgos de los derrames de hidrocarburos y las respuestas que requieren deben ser clasificados de acuerdo al tamaño del derrame y su proximidad a las instalaciones operativas de la compañía. Esto nos lleva al concepto de 'Respuesta Escalonada' o graduada en niveles.

Nivel 1: Derrames de tipo operativo que pueden ocurrir en las instalaciones de la compañía, o en sus cercanías, como consecuencia de sus propias actividades. Generalmente, la compañía proporcionará recursos para responder a esta clase de derrame.



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL NACIONAL CARTAGENA	CAPITULO 3	
	PLAN ESTRATEGICO	AGOSTO 2010	
		REV	0

Nivel 2: Un derrame importante en la proximidad de las instalaciones, donde es posible disponer de recursos de otras compañías, industrias o, incluso de las agencias de respuesta del gobierno de la zona, sobre una base de mutua ayuda.

Nivel 3: Derrame importante para el que se podrán llegar a necesitar los recursos adicionales y el apoyo de un almacén nacional (Nivel 3) o de cooperativa internacional. Es muy probable que esta clase de operaciones esté sujeta al control, o incluso dirección, del gobierno. (Es importante tener presente que un derrame que requiera una respuesta de Nivel 3 puede estar cerca o muy lejos de las instalaciones de la compañía).

2.15.1 Propiedades físicas de los hidrocarburos y su comportamiento en aguas marinas.

Las principales propiedades físicas que afectan el comportamiento de un hidrocarburo derramado en el mar son la gravedad específica, las características de destilación, la viscosidad y el punto de fluidez.

2.15.1.1 Gravedad específica

La gravedad específica de un hidrocarburo es su densidad en relación al agua pura. La mayoría de los hidrocarburos son más livianos que el agua y tienen una gravedad específica por debajo de 1. La densidad del crudo y los productos de hidrocarburo por lo general se expresa en términos de gravedad API según la siguiente fórmula:

$$API = \frac{141.5}{Gravedad\ Especifica} - 131.5$$

Además de determinar si el hidrocarburo flotara o no, su densidad también puede dar una indicación general de las demás propiedades del hidrocarburo. Por ejemplo, los hidrocarburos con una baja densidad específica (*API alto) tienden a ser ricos en componentes volátiles y altamente fluidos.

2.15.1.2 Características de destilación

Las características de destilación de un hidrocarburo describen su volatilidad. A medida que se eleva la temperatura de un hidrocarburo, diferentes componentes alcanzan a su vez su punto de ebullición y son destilados. Las características de destilación se expresan como las proporciones del hidrocarburo de origen que se destilan dentro de un rango dado de temperaturas.

2.15.1.3 Viscosidad

La viscosidad de un hidrocarburo es su resistencia al flujo. Los hidrocarburos de alta viscosidad fluyen con dificultad, mientras que aquellos con baja viscosidad son altamente móviles. Las viscosidades disminuyen a temperaturas mayores, de manera que la temperatura del agua de

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL MARONAL CARTAGENA	CAPITULO 2	
	PLAN ESTRATEGICO	AGOSTO 2010	
		REV	0

2.15.1.9 Predicción del movimiento de la mancha

Es igualmente importante estar en capacidad de predecir el movimiento probable de una mancha así como los posibles cambios en las propiedades de un hidrocarburo después de que ha sido derramado. Esto permite que se identifiquen los recursos susceptibles en el paso de la mancha, y de ser necesario, que se implementen las medidas de reacción apropiadas. La tarea de predecir la posición del hidrocarburo sólo puede lograrse si está disponible la información sobre los vientos y las corrientes, ya que ambos contribuyen al movimiento del hidrocarburo flotante.

Efecto del viento

Aparte de la dispersión, que hace que el hidrocarburo cubra una superficie cada vez mayor, la mancha negra se mueve a la velocidad de las corrientes de superficie y aproximadamente al 3 por ciento de la velocidad del viento—la resultante es la suma de la dirección de estos dos movimientos ver Figura 3. Un derrame se extiende hasta alcanzar un grosor promedio de 0,1 mm (yendo de 100 mm a 0,1 mm). En este estado el hidrocarburo se desintegra en franjas de distintos grosores, denominados hileras, que se alinean con la dirección del viento y llegan a ser irregulares.

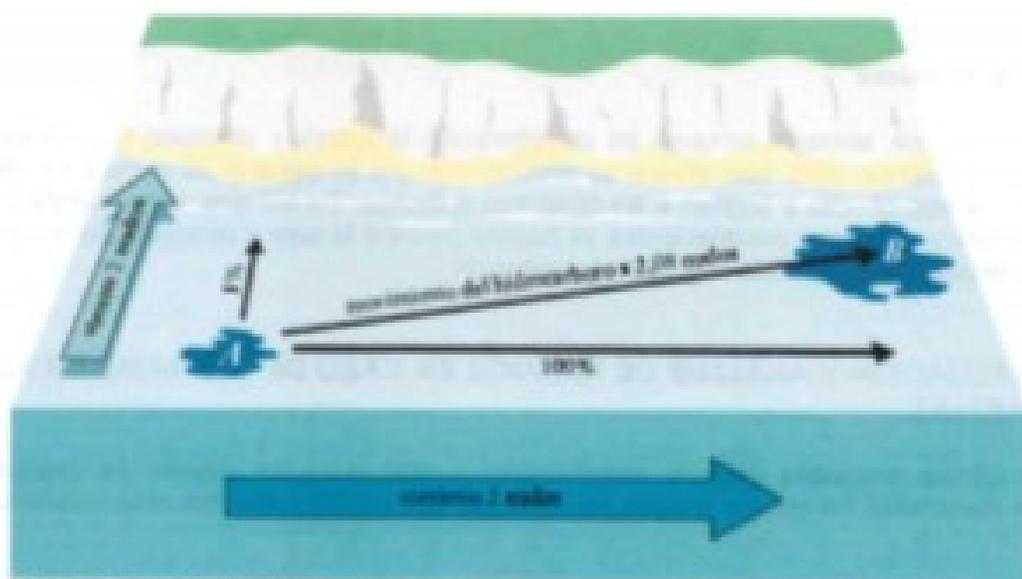


Figura 6. La influencia del 3 % de la velocidad del viento combinada con el 100 % de la velocidad de la corriente resulta en el movimiento del hidrocarburo de A a B.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL MAMONAL CARTAGENA	CAPÍTULO 2	
	PLAN ESTRATÉGICO	AGOSTO 2010	
		REV	0

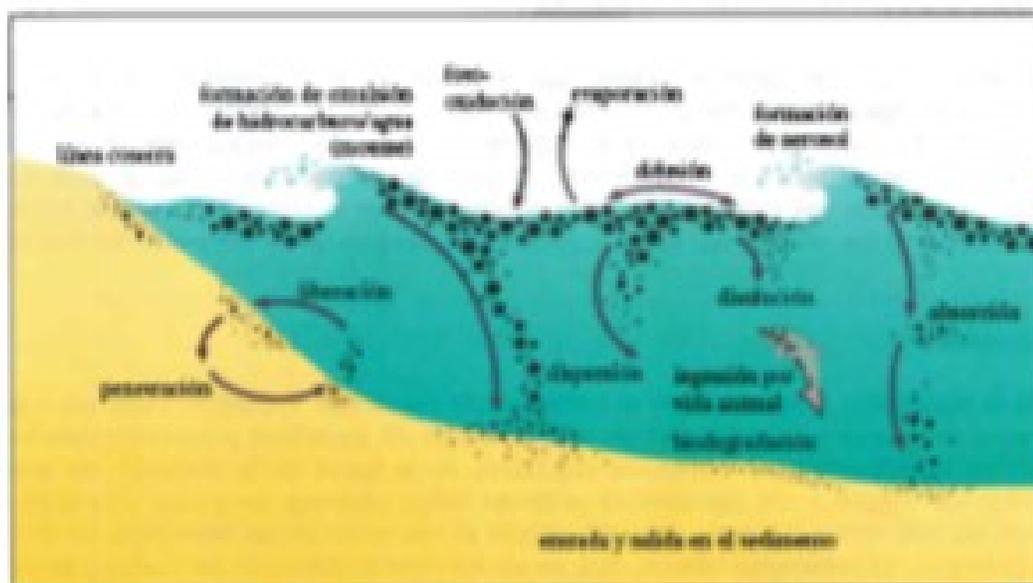


Figura 7. Procesos tras un derrame

Corrientes de marea

Cerca de la costa, deberán tomarse en consideración la fuerza y dirección de cualesquiera corrientes de marea, pero mar afuera su contribución por lo general es menos significativa porque estas son cíclicas y tienden a anularse con el tiempo. De allí que, con un conocimiento de los vientos y corrientes prevalecientes es posible predecir la tasa y dirección del movimiento del hidrocarburo flotante desde una posición conocida.

2.16 EVALUACIÓN Y ANÁLISIS DE RIESGOS EN CASO DE DERRAME EN AGUAS MARINAS

La metodología empleada para la identificación y calificación de causas es cualitativa y pretende determinar los puntos críticos por factores que originan eventos amenazantes en la Planta.

2.16.1 Identificación de peligros

Para que se genere un evento amenazante en el muelle de la Terminal Mamonal, o en el buque San Andrés II, es necesario que se presente una pérdida de contención de producto en el las líneas de entrada. Esta pérdida de contención del producto manejado es lo que se denominará el evento iniciante.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL NACIONAL CARTAGENA	CAPITULO 2	
	PLAN ESTRATEGICO	AGOSTO 2010	
		REV	0

El evento iniciante se define como “la liberación o pérdida de materia y/o energía contenida en un recipiente, línea o tanque”. De acuerdo con esta definición, el evento iniciante identificado y objeto del presente estudio es un derrame de combustibles líquidos.

2.16.2 Valoración de la amenaza

Se ha seleccionado un conjunto de causas agrupadas según su origen como se muestra en la Tabla 18, para facilitar la selección de las mismas, su valoración y evaluación. Estas causas han sido evaluadas para cuantificar los respectivos valores de frecuencia e incidencia, siguiendo los parámetros en la Tablas 19.

Una causa puede tener una incidencia alta, media o baja sobre la ocurrencia de eventos iniciantes. Esto se define haciendo uso de la Tabla 19, en la cual se debe establecer para cada tipo de daño que tan factible es que se presente este daño, y que tipo de mitigación actúa para reducir el efecto de dicha causa. El mayor valor de los tres tipos de daño considerados es el resultado de valoración de la causa desde el punto de vista de su incidencia en la ocurrencia de eventos iniciantes.

El resultado de interacción del daño, factibilidad y mitigación en cada causa, es lo que se denomina el nivel o grado de incidencia, que corresponde a la relación entre la causa y la ocurrencia de un escape. Una vez valoradas las causas en su frecuencia e influencia, se grafican los resultados en una matriz de selección de causas en la que se tiene preestablecido el nivel aceptable de valores como se muestra en la Figura 8.

Tabla 18. Clasificación de Riesgos por Origen

ORIGEN	CAUSA	DESCRIPCIÓN	
TECNOLÓGICO	Atentado	Acción directa de grupos al margen de la ley, atentando contra la integridad de la tubería.	
	Encallamiento	Debido a la inmovilización del buque por un banco de arena o de piedras.	
	Colisión	Roturas que pueden ocurrir por un choque con otros buques, en canales o áreas portuarias.	
	OPERACIONAL	Falla operacional	Cuando se cometen errores en la operación de una válvula, sistema de bombeo o de medición de manera que se produzcan escapes.
		Corrosión	Cuando por deficiencia del material principalmente por corrosión, se producen escapes en la tubería.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL NACIONAL CARTAGENA	CAPITULO 2	
	PLAN ESTRATEGICO	AGOSTO 2010	
		REV	0

FRECUENCIA DE OCURRENCIA DE LA CAUSA	ALTA (3)	3	6	9
	MEDIA (2)	2	4	6
	BAJA (1)	1	2	3
		BAJA (1)	MEDIA (2)	ALTA (3)
INCIDENCIA SOBRE LA OCURRENCIA DE EVENTOS INICIANTES				

Figura 8. Matriz de categorización de causas

Tabla 19. Valores de Frecuencia de Ocurrencia de la Causa

PARÁMETRO DE OCURRENCIA	OCURRENCIA	VALOR
Una o más veces al año	ALTA	3
Desde una vez cada 5 años a menos de una vez por año	MEDIA	2
Desde cero ocurrencias hasta una vez en más de cinco años	BAJA	1

En la Tabla 20 se puede apreciar la justificación para la valoración de cada causa. Aquí se puede saber de dónde se toma cada valor y las razones expuestas para ciertas determinaciones. Algunas causas son valoradas parcialmente tomando áreas específicas de la Planta, subsistemas o áreas, pero todas se consideran que aplican de igual forma a todo el Sistema.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL NACIONAL CARTAGENA	CAPITULO 2	
	PLAN ESTRATEGICO	AGOSTO 2010	
		REV	0

Tabla 20-Justificación del Proceso de Valoración de las causas

ORIGEN	CAUSA	CODIGO	JUSTIFICACIÓN
TECNOLÓGICO	Atentado	C1	Se considera de frecuencia de ocurrencia baja, dado que no se ha presentado un caso en más de 10 años. Su incidencia se considera alta, dado que es probable que se presente una rotura total o parcial con Alto nivel de mitigación.
OPERACIONAL	Encallamiento	C2	Se considera de frecuencia de ocurrencia baja, dado que no se han presentado casos en los últimos 10 años. Su incidencia se considera Alta, dado que hay probabilidad una ruptura parcial del casco del buque con un nivel de mitigación Alto
	Colisión	C3	Se considera de frecuencia de ocurrencia baja, dado que no se han presentado casos en los últimos 10 años. Su incidencia se considera Alta, dado que hay probabilidad una ruptura parcial del casco del buque con un nivel de mitigación Alto
	Falla operacional	C4	Este tipo de causa se ha valorado de frecuencia baja. Su incidencia se considera Alta, dado que es probable que se presenten roturas menores o pequeños derrames, con nivel Alto de mitigación.
	Corrosión	C5	Esta causa se considera de frecuencia media de ocurrencia, puesto que las aguas marinas causan corrosión en las paredes del buque, aunque no se han presentado pérdidas de contención por esta causa. Se considera esta causa con una incidencia alta, pues se considera probable que se presente una rotura menor, con nivel de mitigación Alto.

2.16.3 Categorización de las Causas

Cada causa identificada puede afectar la dimensión de un evento iniciante, esto depende de la frecuencia o el impacto con que esta se genera. Las causas identificadas se analizan para cada Subsistema (Proceso) y Sección (área operativa)

La categorización de las causas se realiza con base en una calificación o valoración, que se da a cada una de estas en función de la incidencia. Este ejercicio se desarrolla con la información de estadísticas y análisis de causas de incidentes de la Compañía y del sector de hidrocarburos a nivel nacional e internacional.

En la Tabla 21 se presentan los resultados de valoración de las causas seleccionadas, de acuerdo con el orden establecido por la metodología empleada

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL MAMONAL CARTAGENA	CAPÍTULO 2	
	PLAN ESTRATEGICO	AGOSTO 2010	
		REV	0

Tabla 21. Valoración de Causas, F: Frecuencia, M: Magnitud, I: Incidencia.

ORIGEN	CAUSA	CÓDIGO	F	I	M
Tecnológico	Atentado	C1	1	3	3
Operación	Encallamiento	C2	1	3	3
	Colisión	C3	1	3	3
	Falla operacional	C4	1	3	3
	Corrosión	C5	2	3	6

En la figura 9 (Matriz de Categorización de causas), se presentan la agrupación de las causas de acuerdo a su valoración; donde se identifican la de mayor incidencia (zona gris) y la de menor incidencia.

FRECUENCIA DE OCURRENCIA DE LA CAUSA	ALTA (3)			
	MEDIA (2)			C5
	BAJA (1)			C1, C2, C3, C4
		BAJA (1)	MEDIA (2)	ALTA (3)
INCIDENCIA SOBRE LA OCURRENCIA DE EVENTOS INICIANTES				

Figura 9. Resultados Matriz de Categorización de Causas

De la tabla anterior se concluye lo siguiente: 1) Las causas de mayor frecuencia y mayor incidencia son las correspondientes a: Corrosión. 2) las causas de mayor incidencia y menor frecuencia son las correspondientes a: Atentado, encallamiento, colisión y falla operacional

2.16.4 Matriz de Riesgo

Se ha realizado un análisis de causas, frecuencias y consecuencias con el objetivo de determinar los valores iniciales correspondientes a la frecuencia de ocurrencia de eventos amenazantes y a la valoración del riesgo; para lo cual se empleo la Matriz Integrada de Priorización del Riesgo de CHEVRON en la que se incluyen las categorías de consecuencias de afectación a personas y riesgo público, afectación a la salud y afectación al medio ambiente.

Ver ANEXO 6

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL MARONAL CARTAGENA	CAPITULO 2
	PLAN ESTRATEGICO	AGOSTO 2010 REV 0

Tabla 22. Análisis PHA para la Instalación.

Facilidad: Terminal El Arenal														
S: Seguridad - Sa: Salud - A: Ambiente - F: Financiero-		Co: Consecuencias		P: Probabilidad		R: Riesgo								
No.	Evento Potencial	Consecuencias Potenciales	Medidas de Seguridad	S	Sa	A	F	Co: PIR	R: PIR					
1	Ruptura Parcial de algún compartimento del buque con Combustibles	Derrame de Combustible a aguas marítimas	Coordinación del Personal, comunicación con el Buque, entrenamiento del personal, Barrera de contención y Skimmer	6	6	2	2	3	4	3	6	4	4	7
2	Ruptura Parcial de una manguera flexible sobre el muelle	Derrame de Combustible al muelle y/o aguas marítimas	Coordinación del Personal, comunicación con el Buque, entrenamiento del personal, Barrera de contención	6	6	10	4	4	7	6	6	10	6	10



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPÍTULO 2	
	PLAN ESTRATÉGICO	ABRIL 2010	
		REV	0

2.16.5 Magnitud del derrame

Para calcular la magnitud del derrame en el Terminal Mamonal de Chevron Petroleum Company refiérase al estudio realizado en el documento "Plan de Respuesta de Fugas y Derrames"

2.17 EFECTOS DE UN DERRAME SOBRE LAS AREAS MARINAS

Los derrames de hidrocarburo pueden causar un serio impacto económico en las actividades costeras y afectar a los que explotan los recursos marinos. En la mayoría de los casos dicho daño es temporal y se debe principalmente a las propiedades físicas del crudo que producen condiciones molestas y peligrosas. El impacto sobre la vida marina se agrava por los efectos tóxicos e impregnación como resultado de la composición química del hidrocarburo así como por la diversidad y variabilidad de los sistemas biológicos y su susceptibilidad a la contaminación.

La magnitud del daño ocasionado por un derrame no siempre refleja la cantidad de hidrocarburo derramado. Una pequeña cantidad de hidrocarburo en un área susceptible puede ocasionar un daño mucho mayor que una gran cantidad en una costa rocosa desolada.

2.17.1 Manglares

Los manglares tienen un complejo sistema de raíces respiratorias por encima de los pantanos orgánicamente ricos pero carentes de oxígeno en los cuales se establecen. El sistema de raíces y sedimento atrapado crea un hábitat productivo para peces, camarones, cangrejos, ostras, caracoles, mejillones y otros animales que viven directa o indirectamente de los nutrientes de las hojas que se desprenden de los manglares. Los bosques de manglar también proporcionan alimento y refugio para las etapas juveniles de peces y camarones. La pesca en los canales de drenaje y la recolección de moluscos de entre las raíces aéreas son el sustento de las comunidades que ahí habitan.

El hidrocarburo puede obstruir las aberturas de las raíces respiratorias de los manglares o interferir con el equilibrio de sales del árbol, ocasionando la caída de las hojas y la muerte de los árboles. Los sistemas de raíces pueden ser dañados por la entrada del hidrocarburo fresco en los refugios cercanos de los animales y el efecto puede persistir por algún tiempo inhibiendo la recolonización de las semillas de manglar. Los efectos a largo plazo sobre la fauna asociada probablemente sean menos severos.

2.17.2 Corales

Los corales constructores de arrecifes se encuentran bordeando el costado este de la isla formando lo que se conoce con el nombre de barrera arrecifal. Los corales vivos crecen sobre los restos calcificados de las colonias de coral muerto que forman sobresalientes, cuevas y otras irregularidades habitadas por una rica variedad de peces y otros animales.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 2	
	PLAN ESTRATÉGICO	ABRIL 2010	
		REV	0

las emulsiones. Los animales también pueden quedar narcotizados que se desprenden de las superficies rocosas o emergen de sus refugios. Son entonces susceptibles a los depredadores o ser llevados hacia áreas en las que no pueden sobrevivir. La recolonización de una costa por la especie dominante de plantas o animales puede ocurrir rápidamente, la etapa inicial es por lo general el establecimiento de las marinas seguido por el lento regreso de los animales que se alimentan de estas. Sin embargo en situaciones extremas el completo re-establecimiento de un equilibrio normal puede tomar muchos años.

2.17.6 Actividades costeras

La contaminación de las instalaciones en áreas costeras recreacionales causa preocupación en el público e interfiere con las actividades recreacionales tales como la natación y otros deportes acuáticos, pesca, etc. Los propietarios de hoteles y restaurantes así como otros que dependen del turismo también pueden verse afectados. Debido a su impacto visual, los hidrocarburos persistentes y sus residuos ocasionan la mayor molestia y preocupación siendo su efecto mayor justo antes o durante la temporada mayor de turismo. La molestia a las áreas costeras y a las actividades recreacionales como consecuencia de un solo derrame es comparativamente de poca duración y cualquier efecto sobre el turismo requerirá principalmente devolver la confianza al público una vez se concluya las actividades de limpieza.

2.17.7 Actividades recreacionales

La contaminación de las instalaciones en áreas costeras recreacionales es un aspecto común de muchos derrames de hidrocarburo que causa preocupación en el público e interfiere con las actividades recreacionales tales como la natación, el velerismo, la pesca con caña y el submarinismo.

Los propietarios de hoteles y restaurantes, así como otros que dependen del turismo también pueden verse afectados. Debido a su impacto visual, los hidrocarburos persistentes y sus residuos ocasionan la mayor molestia y preocupación, siendo su efecto mayor justo antes o durante la temporada mayor de turismo. La molestia a las áreas costeras y a las actividades recreacionales como consecuencia de un solo derrame es comparativamente de poca duración y cualquier efecto sobre el turismo requerirá principalmente devolver la confianza al público una vez que se concluya la limpieza.

2.18 REFERENCIAS

CHEVRON PETROLEUM COMPANY, 2007. Plan de Respuesta ante Emergencias Downstream – Colombia. Versión 1. Pág. 134

CHEVRON GLOBAL MARKETING, 2005. Field Operations Guide for Tactical Response Teams, pág 158.

CHEVRON PETROLEUM COMPANY, 2002. Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación y Seguridad Industrial, pág. 72.



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPÍTULO 3	
	PLAN OPERATIVO	ABRIL 2010	
		REV	0

TABLA DE CONTENIDO

3	PLAN OPERATIVO	1
3.1	OBJETIVO	1
3.2	ALCANCE	1
3.3	RESPONSABILIDADES	1
3.4	NOTIFICACIÓN Y ACTIVACIÓN DEL PLAN	1
3.4.1	Procedimiento de notificación y activación del ORT (Equipo de respuesta en el sitio)	2
3.4.2	Notificación del EMT de la instalación (Equipo de manejo de emergencia) y activación	2
3.4.3	Notificación y activación del EMT del activo	3
3.4.4	Procedimiento de notificación inmediata a CIEP (Chevron Internacional Exploración y Producción)	3
3.5	ESQUEMA DE RESPUESTA	3
3.6	OPERACIONES DE EMERGENCIA DE LA TERMINAL	6
3.7	ACTIVACIÓN DEL PLAN DENTRO DE LA INSTALACIÓN	8
3.8	PLAN DE EVACUACIÓN TERMINAL EL ARENAL, CHEVRON PETROLEUM COMPANY	9
3.8.1	Procedimiento para el coordinador general de evacuación	9
3.8.2	Procedimiento para empleados	10
3.8.3	En Caso de Incendio	10
3.8.4	En caso de Terremoto	11
3.8.5	En Caso de Atentados	11
3.8.6	Reingreso a las instalaciones	12
3.9	PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS NORMALIZADOS DE EMERGENCIA (ESCENARIOS DE CRISIS)	12
3.9.1	Cálculos de Espuma y Agua	12
3.9.2	Incendio	14
3.9.3	Derrame	50
3.9.4	Emergencias ambientales marítimas	62
3.9.5	Reporte a Autoridades Ambientales	62
3.9.6	Emergencia en transporte de combustible y derrame en tierra por ruta	67
3.9.7	Atentados	68
3.10	PROCEDIMIENTO PARA EMPLEADOS NO MIEMBROS DE LA BRIGADA	72
3.11	ACCIDENTE O EMERGENCIA MEDICA SOLAMENTE	73
3.12	Procedimiento Plan De Contingencia Hombre al Agua en el Muelle	75
3.13	Instrucciones específicas del hombre en el agua	76
3.14	PROCEDIMIENTO PARA RESCATE EN ALTURAS	76
3.14.1	Caída del Empleado Lesionado	76
3.14.2	Caída del Empleado Lesionado e inconsciente	78
3.15	PROCEDIMIENTO PARA OTRO TIPO DE EMERGENCIAS	79
3.15.1	Desastres graves y sísmos	80
3.16	PROCEDIMIENTO PARA EMPLEADOS NO MIEMBROS DE LA BRIGADA	82
3.16.1	Personal de Planta	82
3.16.2	Personal de Oficina	82
3.16.3	En caso de Huracanes	82



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 3	
	PLAN OPERATIVO	ABRIL 2010	
		REV	0

3.17	COMUNICACIONES	82
3.18	MANEJO DE LA INFORMACIÓN	85
3.19	LUGAR DE ATENCIÓN	86
3.19.1	Procedimiento	86
3.20	SECURITY – SEGURIDAD FÍSICA	87
3.21	REFERENCIAS	87



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPÍTULO 3	
	PLAN OPERATIVO	ABRIL 2010	
		REV	0

Lista de Tablas

Tabla 1. Medios de Activación del Equipo de Respuesta 2
 Tabla 2. Cálculo de volúmenes de espuma y agua 13

Lista de Diagramas

Diagrama 1. Guía General de Operaciones de Emergencia 7
 Diagrama 2. Incendio en Tanques 14
 Diagrama 3. Refrigeración de Tanques 15
 Diagrama 4. Incendio Oficinas y Vehículos 39
 Diagrama 5. Derrame área de Tanques - Recintos 50
 Diagrama 6. Derrame Lienaderos 55
 Diagrama 7. Alertados 69
 Diagrama 8. Explosión 71
 Diagrama 9. Restablecimiento de Procesos 72
 Diagrama 10. Atención Médica 74
 Diagrama 11. Sismos 81



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 3	
	PLAN OPERATIVO	ABRIL 2010	
		REV	0

3 PLAN OPERATIVO

3.1 OBJETIVO.

El plan de respuesta a emergencias de CHEVRON PETROLEUM COMPANY esta orientado al control y la atención efectiva de emergencias así como la reducción de sus efectos sobre las personas, el medio ambiente y la infraestructura de planta. El control de las emergencias a nivel operativo estará canalizado mediante una serie de actividades estudiadas ejecutadas y evaluadas con anterioridad mediante prácticas, entrenamientos, simulaciones a todos los frentes operativos y administrativos de planta. Dependiendo de la clase de emergencia, el plan operativo se desenvuelve en procedimientos aterrizados puntuales y por escenario. Lo que quiere decir que el plan operativo entrega los pasos a seguir en cada una de las probables emergencias y contingencias en planta.

3.2 ALCANCE.

Esta sección resume Los procedimientos operativos normalizados, los escenarios de emergencia las consideraciones generales del control de emergencias, así como las condiciones de seguridad que deben tomarse en el área donde se presente una emergencia con cada producto.

3.3 RESPONSABILIDADES

Es responsabilidad de la gerencia y su dirección en operaciones en planta la de poner en práctica el desarrollo de los diferentes procedimientos de emergencia estipulados en el presente plan mediante entrenamientos, prácticas y simulacros que apunten a optimizar el plan operativo, identificar sus áreas de mejora y establecer planes de acción para su mejoramiento continuo, así como la de evaluar el plan de respuesta después de cualquier emergencia o contingencia donde permitirá determinar los aspectos más importantes a tener en cuenta para la reformulación y rediseño del Plan de operativo, basado en la experiencia obtenida a raíz de la emergencia.

3.4 NOTIFICACIÓN Y ACTIVACIÓN DEL PLAN

La notificación es el procedimiento formal que permite dar a conocer oficialmente a las entidades correspondientes o a otras dependencias de CPC, la existencia y características de una emergencia, mediante un documento escrito, el cual es de carácter obligatorio.

El propósito del proceso es asegurar que el nivel adecuado de respuesta se plantee al tener en cuenta los incidentes, y al atenderlos con el personal adecuado en el momento oportuno. Las notificaciones pueden ser sólo para propósitos informativos, o ellos pueden dar como resultado la activación de uno o más equipos de respuesta en el sitio, uno o más equipos de manejo de emergencias en la instalación y /o el equipo de manejo de emergencia Se ha definido para el PDC de la Planta un procedimiento de notificación consistente en un reporte escrito de riguroso y estricto cumplimiento entre los integrantes del plan. En este procedimiento se señala el sentido, el tipo de comunicación y las personas que generan o reciben una notificación inicial o un informe final.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 3	
	PLAN OPERATIVO	ABRIL 2010	
		REV	0

GUIA GENERAL DE OPERACIONES DE EMERGENCIA

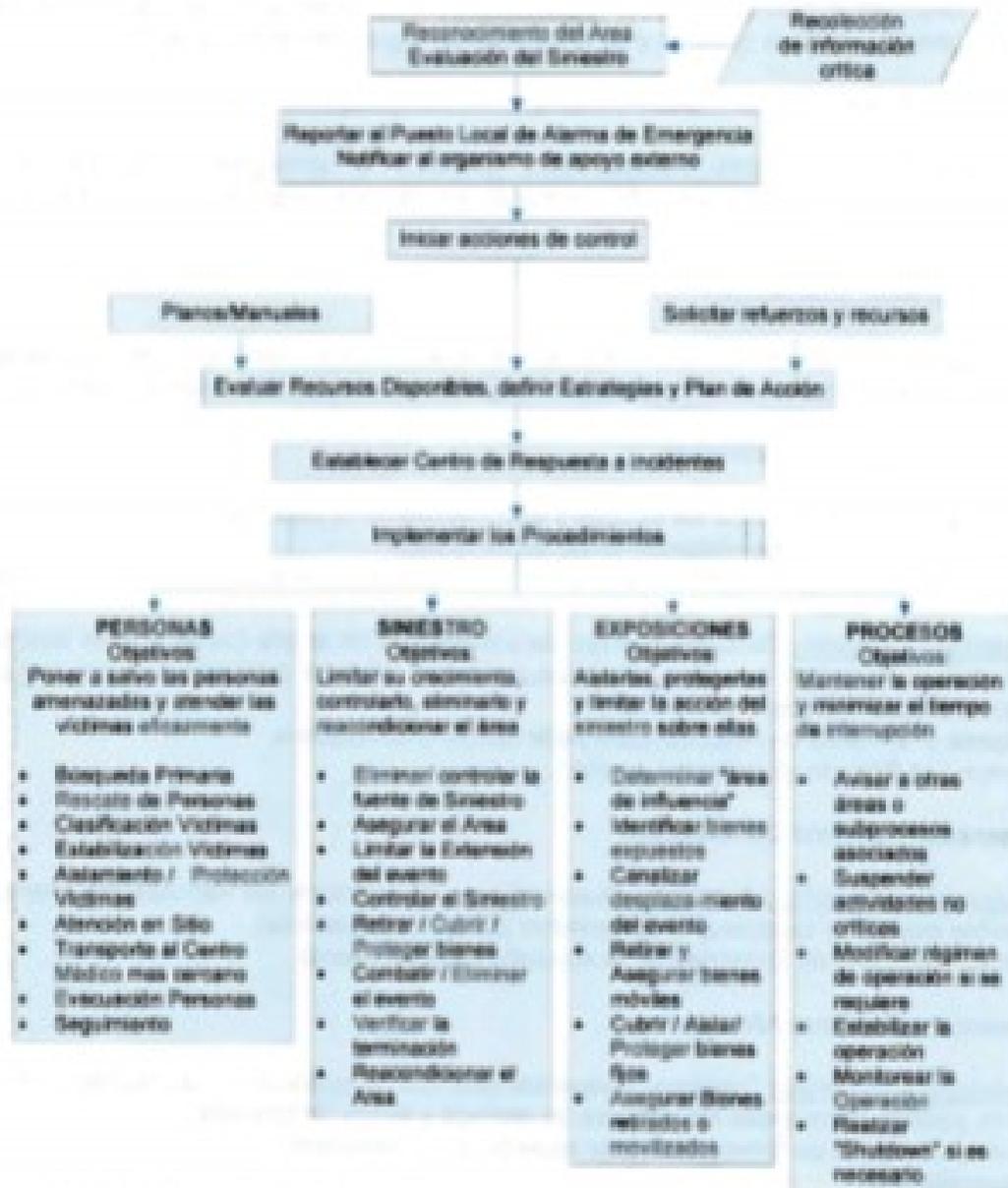


Diagrama 1. Guía General de Operaciones de Emergencia

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 3	
	PLAN OPERATIVO	ABRIL 2010	
		REV	0

3.7 ACTIVACIÓN DEL PLAN DENTRO DE LA INSTALACIÓN

Será responsabilidad del empleado o persona que detecte la emergencia alertar a todo el personal que este presente en la planta utilizando la alarma de Emergencia. De acuerdo al tipo de Emergencia e instrucciones se procederá a reunirse en el centro de comando (sala de juntas principal) de la terminal y se realizarán las siguientes actividades:

Terminal Manager:

Coordina las actividades iniciales para combatir la emergencia, conjuntamente con el comandante de bomberos serán las personas autorizadas para impartir las ordenes, de acuerdo con el plan establecido.

Vigilante puerta principal:

Evacuación: Abre la puerta para la salida de todos los vehículos en la planta, constata con el libro que todo el personal esté reunido en el punto de reunión. Da aviso al muelle.

Despachador / Programador:

Evacuación: Guarda todos los valores y documentos en la caja fuerte.

Da apoyo para retiro de visitantes al punto de reunión.

Retira visitantes, abre puerta de emergencia de evacuación y la cierra al finalizar esta.

Incendio / Derrame: Da aviso al grupo de emergencia de la Isla Canal 3, Pide ambulancia si es requerida – Hospital, coordina comunicaciones con oficinas centrales y apoyo logístico para el suministro del servicio.

Informa a la Planta de Aviación para pedir apoyo si se requiere.

Apoya a la Brigada de primeros auxilios.

Operador Terminal Conductor:

Evacuación Incendio / Derrame: Suspende el cargue, cierra las válvulas de emergencia, si es posible evacúe el carro tanque del terminal (distancia prudencial).

Apoya a Brigada de Emergencias de acuerdo a requerimiento.

Operador Terminal Alforador:

Evacuación Incendio / Derrame: Suspende todo tipo de operaciones de Muelle o Llenadero.

Si es posible cierra todas las válvulas de entrada y salida de tanques.

Apoya a Brigada de Emergencias de acuerdo a requerimiento.

Contratistas:

Incendio / Derrame: A órdenes del coordinador de respuesta, forman partes de las brigadas de apoyo para incendio o derrame.

Vigilante del Muelle:



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 3	
	PLAN OPERATIVO	ABRIL 2010	
		REV	0

3.9.2 Incendio

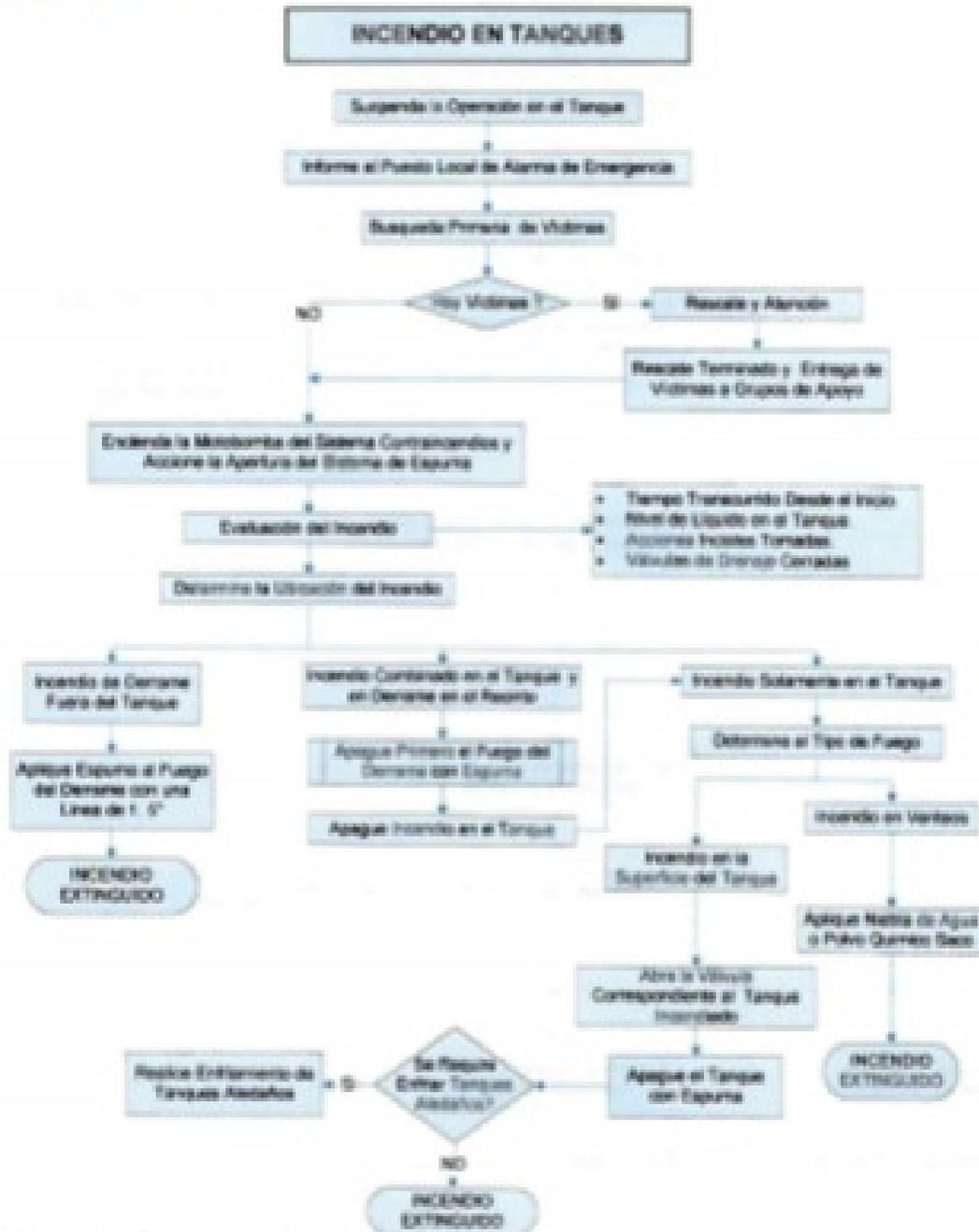


Diagrama 2. Incendio en Tanques



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 3	
	PLAN OPERATIVO	ABRIL 2010	
		REV	0

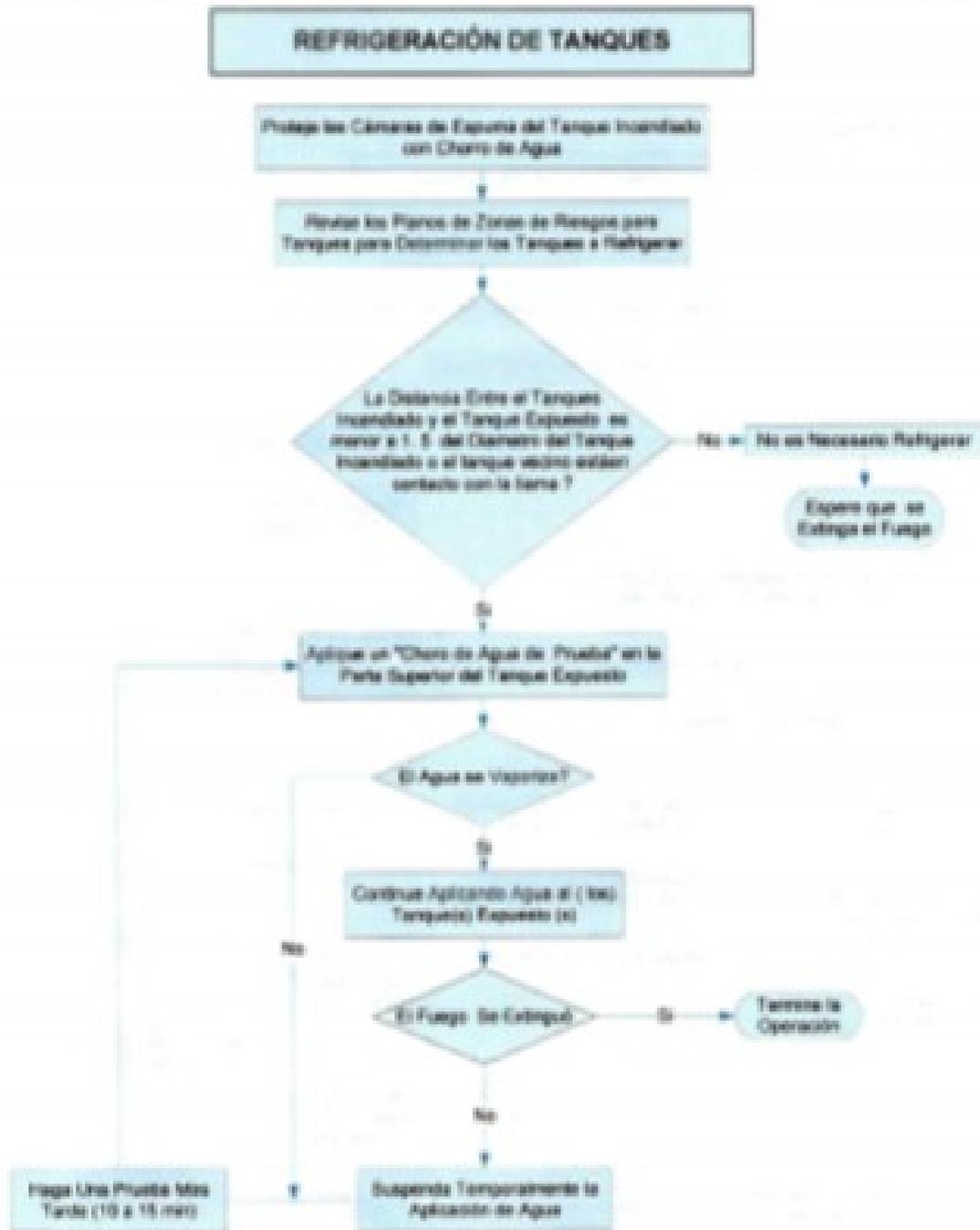
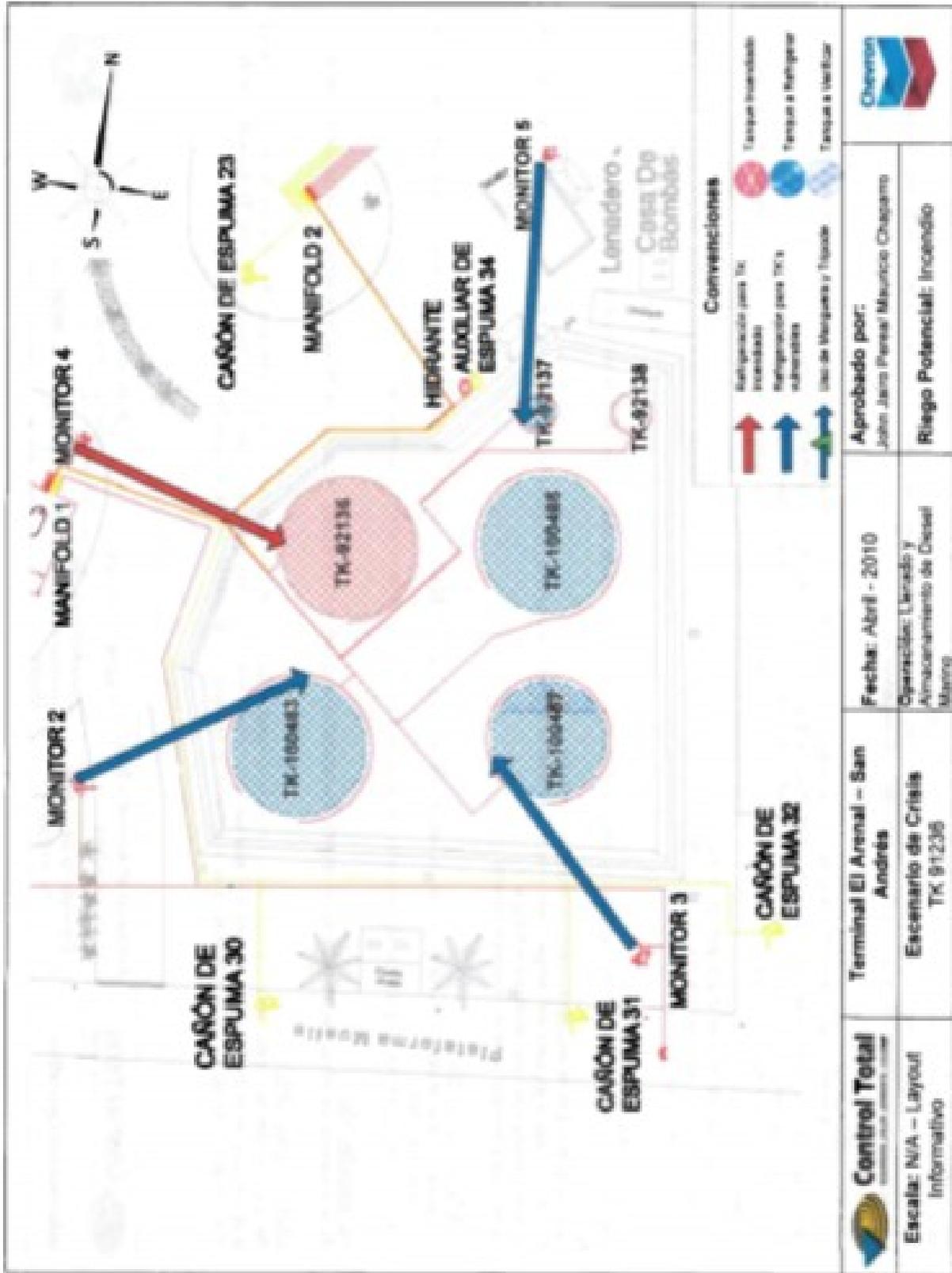


Diagrama 3. Refrigeración de Tanques



<p>QUEEN DETECTA EL HUMO O FUEGO: (Operarios, Conductores, Mantenimiento, etc.) ACTIVA LA ALARMA DE FUEGO desde el lugar más cercano. Si no está entrenado o no es brigadista se dirige al punto de reunión.</p> <p>Una vez dada la alarma y notificados de la existencia de un fuego en la zona de Tanques del Recinto Sur, los miembros de la Brigada que estén de turno se dirigen a la caseta de la Bomba Contra Incendios y la encienden.</p> <p>USO DE BOMBA CONTRA INCENDIO</p> <p>Para encender la bomba contra incendio se debe colocar la llave del Switch en posición ON en donde el tercio indicara que el sistema está listo. Para darle arranque al motor se debe hacer uso de la palanca Start 1. Una vez prendido se suelta la palanca.</p> <p>El sistema tiene baterías de reserva identificado como palanca Start 2, en tal caso que el Start 1 no funcione.</p> <p>Al encenderse la bomba contra incendio, la presión del manómetro de salida debe estar por encima de los 100 PSI y las revoluciones no pueden sobrepasar las 1760.</p> <p>Si se necesita mayor flujo se usa la bomba de respaldo.</p> <p>Después de encender la bomba el sistema de refrigeración y de espuma se encuentra presurizado con Agua para activar los monitores, hidrantes y auxiliares de espuma.</p> <p>USO DE TANQUES DE ESPUMA</p> <p>Una vez prendida la bomba contra incendios y está haya alcanzado una presión de 150 PSI, se abre la válvula No. 1 de la zona de Tanques de espuma.</p> <p>La válvula No. 2 debe encontrarse permanentemente abierta.</p> <p>En tal caso que la espuma del tanque 1 del área de tanques de espuma se acubiera, se debe cerrar la válvula 1 y 2, luego se abre la válvula 3 y 4, de esta manera quedara habilitado el tanque 2.</p> <p>La válvula 5 siempre debe mantenerse cerrada.</p> <p>CONTROL DEL FUEGO</p> <p>Luego se dirige al Monitor 1 y se debe abrir la válvula de paso de espuma 82136 correspondiente al tanque incendiado al igual que la válvula de refrigeración 82136.</p> <p>Las válvulas 10, 11, 12, 13 y 14 que se encuentran en el anillo del recinto se deben mantener siempre abiertas.</p> <p>REFRIGERACIÓN</p> <p>Abra la válvula de refrigeración para el Tn-100483, Tn-100487, Tn-100488 y el Tn-82137. Adicionalmente se debe consultar el uso de Monitores</p> <p>USO DE MONITORES</p> <p>Se usará el Monitor 4 con chorro directo para refrigerar la cámara de espuma y la línea de espuma del tanque 82136 durante los primeros 20 minutos del inicio del incendio. Se usará el Monitor 5 con chorro directo para refrigerar alternadamente los costados de los Tn-100488 y Tn-82137 que dan al Tn-82136. Se usará el Monitor 2 para refrigerar el costado del Tn-100483 que da hacia el Tn 82136.</p>	 <p>Información Operativa</p>	<p>Terminal El Arenal - San Andrés</p> <p>Escenario de Crisis TK (91236)</p>	<p>Fecha: Abril - 2010</p> <p>Operación Llenado y Almacenamiento de Diesel Marino</p>	<p>Aprobado por: John Jam Feraf Marcos Chaparro</p> <p>Riesgo Potencial: Incendio</p>	
--	--	--	---	---	---

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 3	
	PLAN OPERATIVO	ABRIL 2010	
		REV	0

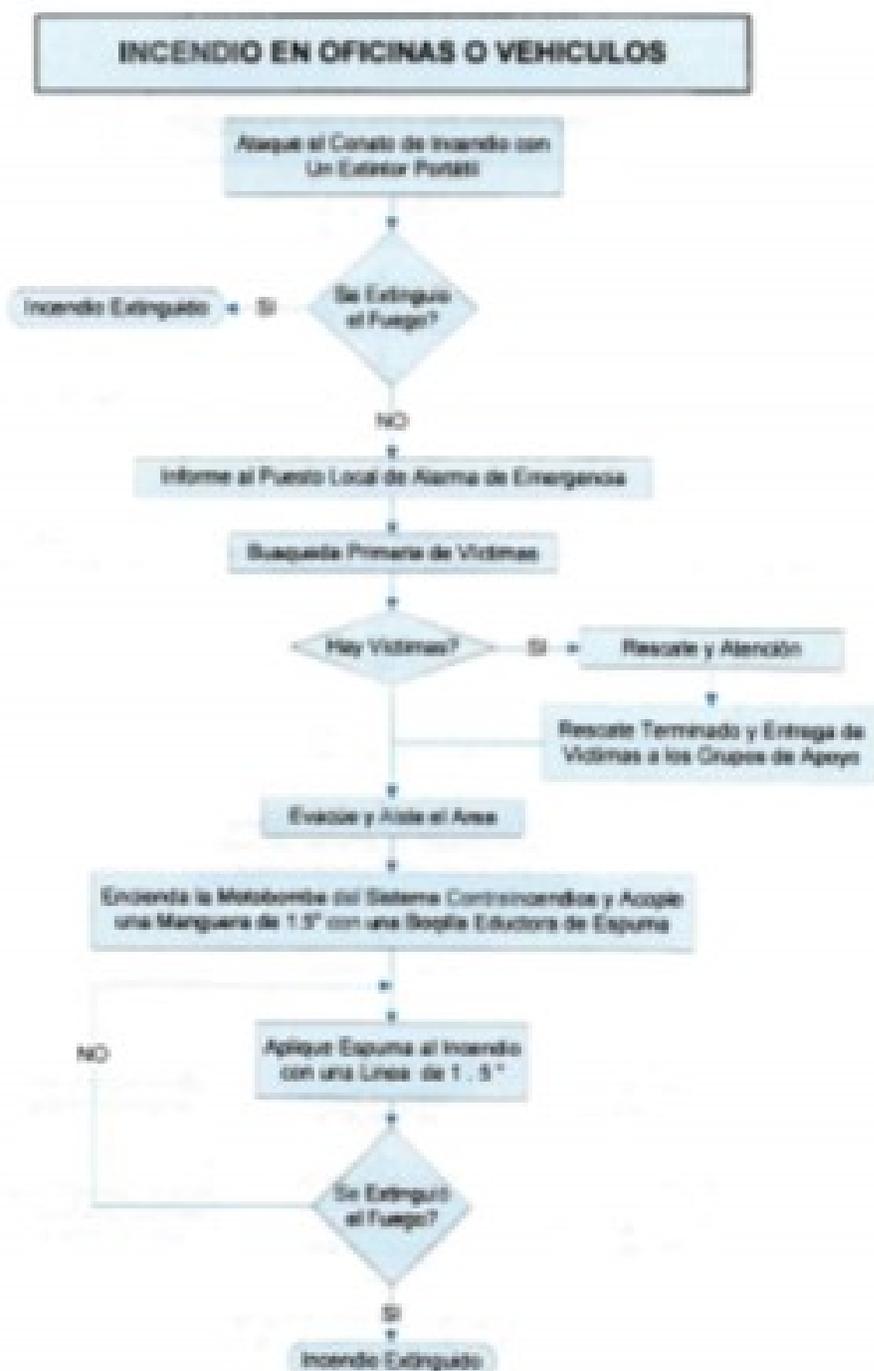


Diagrama 4. Incendio Oficinas y Vehículos

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 3	
	PLAN OPERATIVO	ABRIL 2010	
		REV	0

3.9.3 Derrame

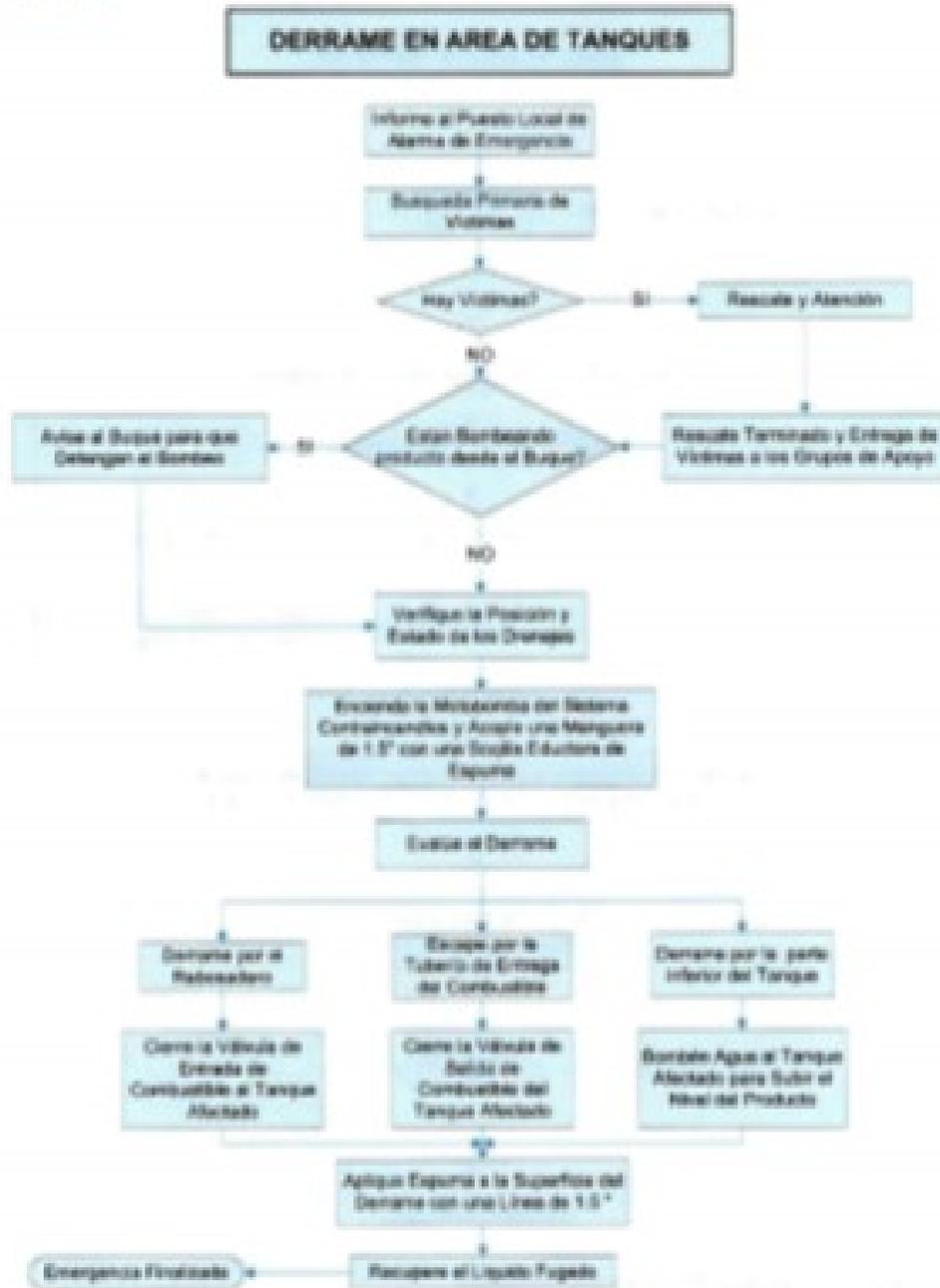
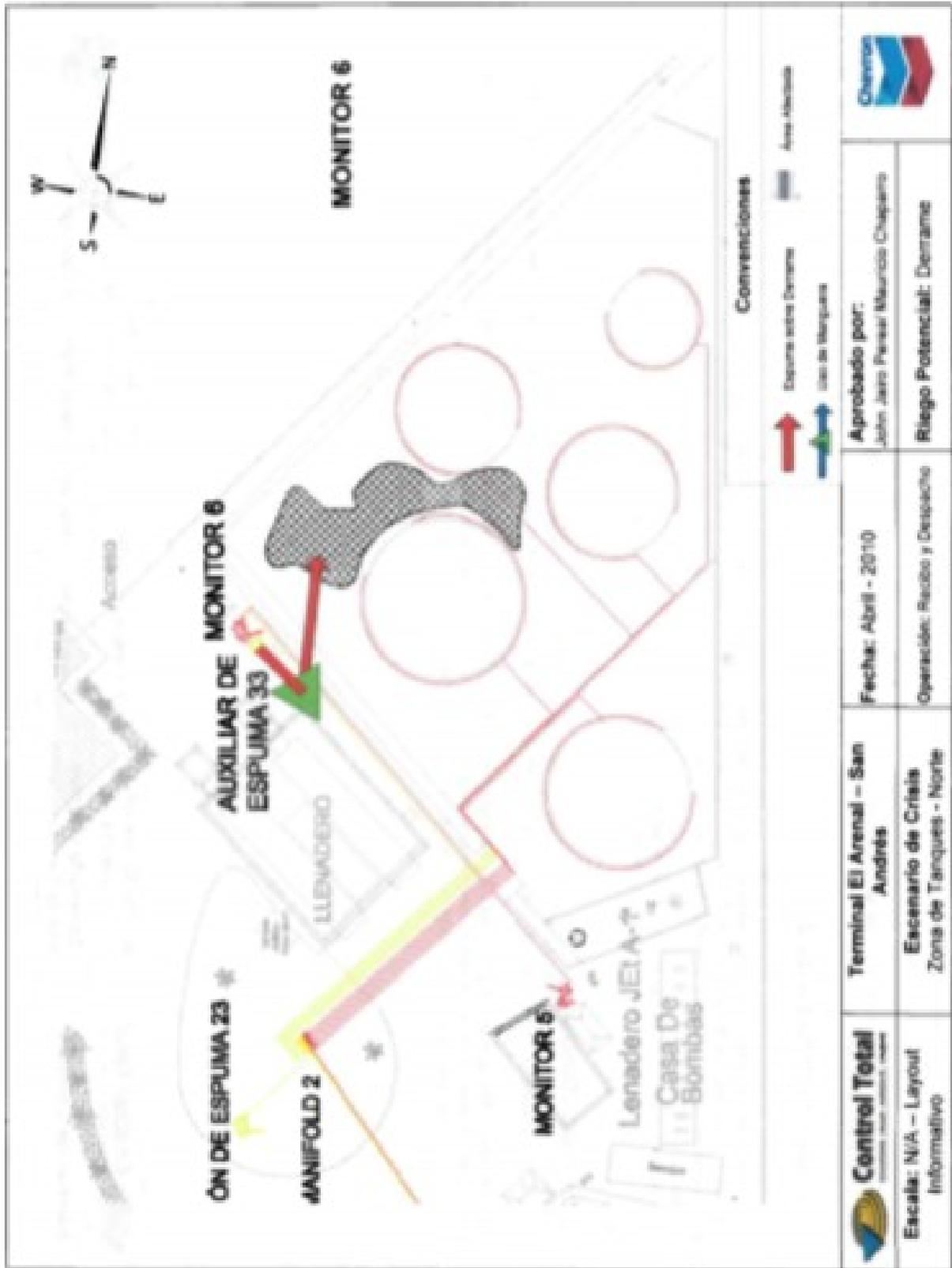
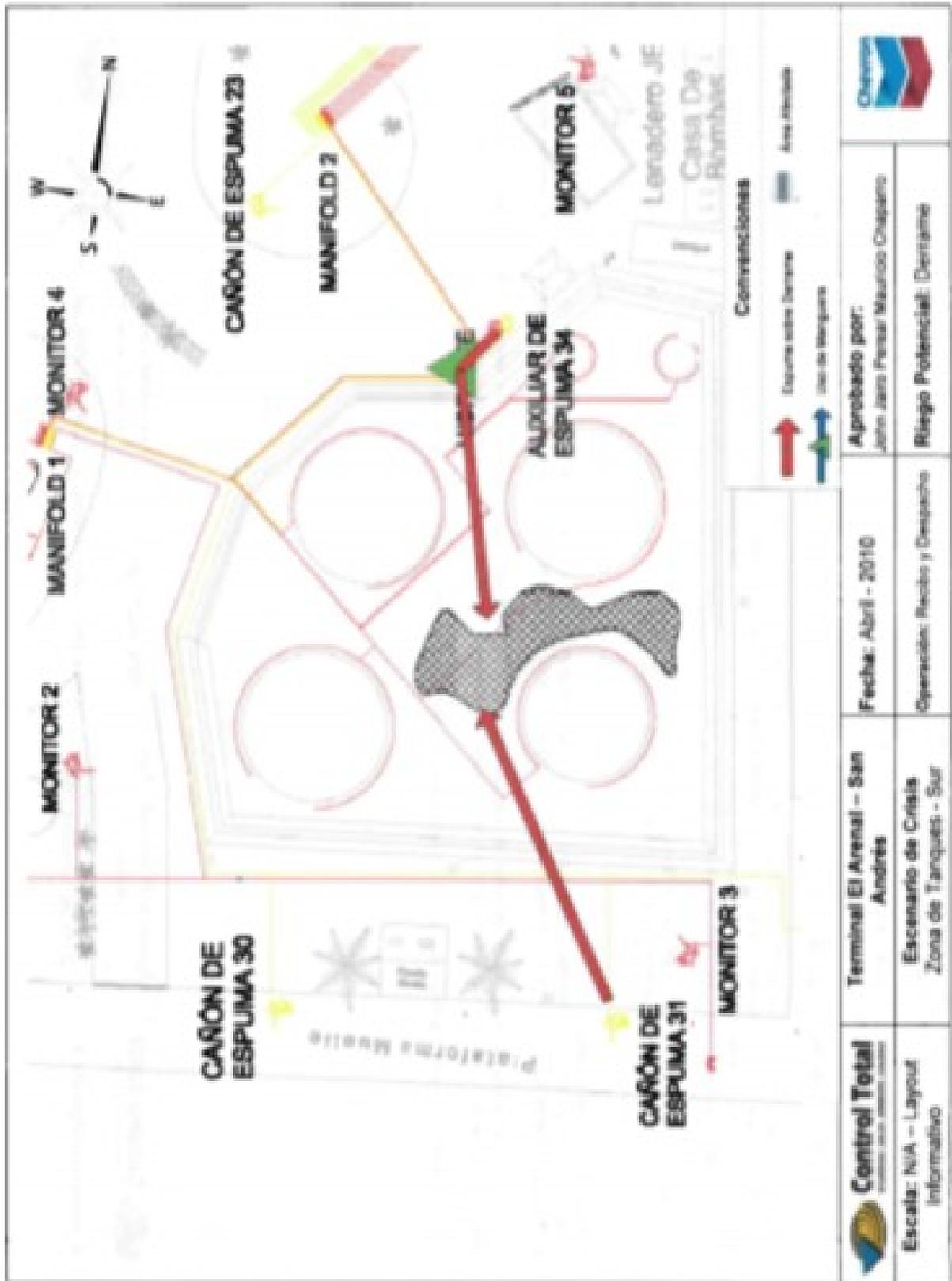


Diagrama 5. Derrame área de Tanques - Recintos



<p>QUIEN DETECTA EL DERRAME: (Operarios, Conductores, Mantenimiento, etc.) ACTIVA LA ALARMA desde el lugar más cercano, si no está entrenado o no es brigadista se dirige al punto de reunión.</p> <p>Una vez dada la alarma y notificados de la existencia de un derrame, los miembros de la Brigada que estén de turno se dirigen a la central de la Bomba Contra Incendios y la encienden.</p> <p>USO DE BOMBA CONTRA INCENDIO</p> <p>Para encender la bomba contra incendio se debe colocar la llave del Switch en posición ON en donde el termostato indica que el sistema está listo. Para darle arranque al motor se debe hacer uso de la palanca Start 1. Una vez prendido se suelta la palanca.</p> <p>El sistema tiene baterías de refuerzo identificado como palanca Start 2, en tal caso que el Start 1 no funciona.</p> <p>Al encenderse la bomba contra incendio, la presión del manómetro de salida debe estar por encima de los 100 PSI y las revoluciones no pueden sobrepasar las 1700.</p> <p>Si se necesita mayor flujo se usa la bomba de respaldo.</p> <p>Después de encenderse la bomba el sistema de refrigeración y de espuma se encuentra presurizado con Agua para activar los monitores, hidrantes y auxiliares de espuma.</p> <p>CONTROL DEL DERRAME</p> <p>Se debe retirar fuentes de ignición del área del derrame y detener el trabajo en caliente en zonas adyacentes al derrame.</p> <p>Verificar que el sistema de drenaje del recinto no se encuentre en operación, por lo tanto se debe cerrar la válvula del dique del recinto Norte.</p> <p>Se conectan las Mangueras de 2½" al auxiliar de espuma No. 23, la manguera debe ser operada por 4 brigadistas. Se cubre la mayor cantidad área posible del derrame con el fin de evitar atmósferas explosivas. Se debe evacuar permanentemente producto del tanque rebosador.</p> <p>El personal disponible recoge el producto con espuma y aplica absorbentes sintéticos (Paños absorbentes).</p>	 <p>Información Operativa</p>	<p>Terminal El Arenal – San Andrés</p> <p>Escenario de Crisis Zona de Tanques - Norte</p>	<p>Fecha: Abril - 2010</p> <p>Operación: Recibo y Despacho</p>	<p>Aprobado por: John José Pérez Muñoz Chaparré</p> <p>Riesgo Potencial: Derrame</p>	
---	--	---	--	--	---



<p>QUIEN DETECTA EL DERRAME: (Operarios, Conductores, Mantenimiento, etc.) ACTIVA LA ALARMA desde el lugar más cercano, si no está entrenado o no es brigadista se dirige al punto de reunión.</p> <p>Una vez dada la alarma y notificados de la existencia de un derrame, los miembros de la Brigada que estén de turno se dirigirán a la caseta de la Bomba Contra Incendios y la encenderán.</p> <p>USO DE LA BOMBA CONTRA INCENDIOS</p> <p>Para encender la bomba contra incendio se debe colocar la llave del Switch en posición ON en donde el tercio indica que el sistema está listo. Para darle arranque al motor se debe hacer uso de la palanca Start 1. Una vez prendido se suelta la palanca.</p> <p>El sistema tiene baterías de reserva identificado como palanca Start 2, en tal caso que el Start 1 no funciona.</p> <p>Al encenderse la bomba contra incendio, la presión del manómetro de salida debe estar por encima de los 100 PSI y las revoluciones no pueden sobrepasar las 1750.</p> <p>Si se necesita mayor flujo se usa la bomba de respaldo.</p> <p>Después de encender la bomba el sistema de refrigeración y de espuma se encuentra preentrenado con Agua para extingir los incendios, hidrantes y auxiliares de espuma.</p> <p>CONTROL DEL DERRAME</p> <p>Se debe retirar fuentes de ignición del área del derrame y detener el trabajo en caliente en zonas adyacentes al derrame.</p> <p>Verificar que el sistema de drenaje del recinto no se encuentre en operación, por lo tanto se debe cerrar la válvula del dique del recinto Norte.</p> <p>Se conectan las Mangueras de 2½" al auxiliar de espuma No. 34 y se hace uso de los Calzones de espuma 30, 31 y 32 dependiendo de la ubicación del derrame. Se cubre la mayor cantidad área posible del derrame con el fin de evitar atmósferas explosivas. Se debe evacuar parcialmente el producto del tanque rebosado.</p> <p>El personal disponible recoge el producto con espuma y aplica absorbentes sintéticos (Paños absorbentes).</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1266 204 1339 373">  <p>Control Total SOLUCIONES PARA SU NEGOCIO</p> </td> <td data-bbox="1266 373 1339 772"> <p>Terminal El Arrenal – San Andrés</p> </td> <td data-bbox="1266 772 1339 1096"> <p>Fecha: Abril - 2010</p> </td> <td data-bbox="1266 1096 1339 1482"> <p>Aprobado por: John Jairo Pérez Mauricio Chaparro</p> </td> <td data-bbox="1266 1482 1339 1811">  </td> </tr> <tr> <td data-bbox="1339 204 1404 373"> <p>Información Operativa</p> </td> <td data-bbox="1339 373 1404 772"> <p>Escenario de Crisis Zona de Tanques - Sur</p> </td> <td data-bbox="1339 772 1404 1096"> <p>Operación: Recibo y Despacho</p> </td> <td data-bbox="1339 1096 1404 1482"> <p>Riesgo Potencial: Derrame</p> </td> <td data-bbox="1339 1482 1404 1811"></td> </tr> </table>	 <p>Control Total SOLUCIONES PARA SU NEGOCIO</p>	<p>Terminal El Arrenal – San Andrés</p>	<p>Fecha: Abril - 2010</p>	<p>Aprobado por: John Jairo Pérez Mauricio Chaparro</p>		<p>Información Operativa</p>	<p>Escenario de Crisis Zona de Tanques - Sur</p>	<p>Operación: Recibo y Despacho</p>	<p>Riesgo Potencial: Derrame</p>	
 <p>Control Total SOLUCIONES PARA SU NEGOCIO</p>	<p>Terminal El Arrenal – San Andrés</p>	<p>Fecha: Abril - 2010</p>	<p>Aprobado por: John Jairo Pérez Mauricio Chaparro</p>								
<p>Información Operativa</p>	<p>Escenario de Crisis Zona de Tanques - Sur</p>	<p>Operación: Recibo y Despacho</p>	<p>Riesgo Potencial: Derrame</p>								

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPÍTULO 3	
	PLAN OPERATIVO	ABRIL 2010	
		REV	0

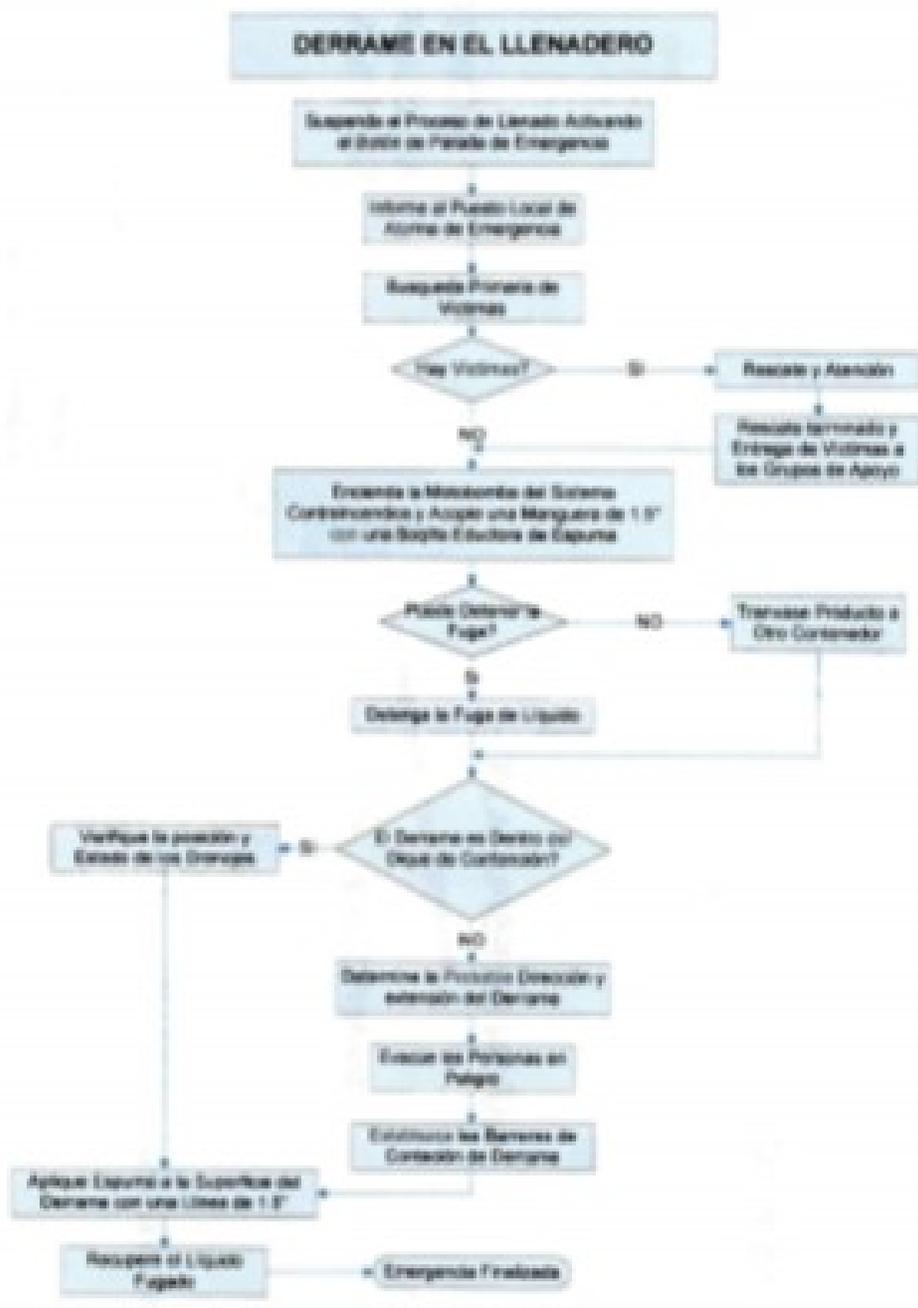
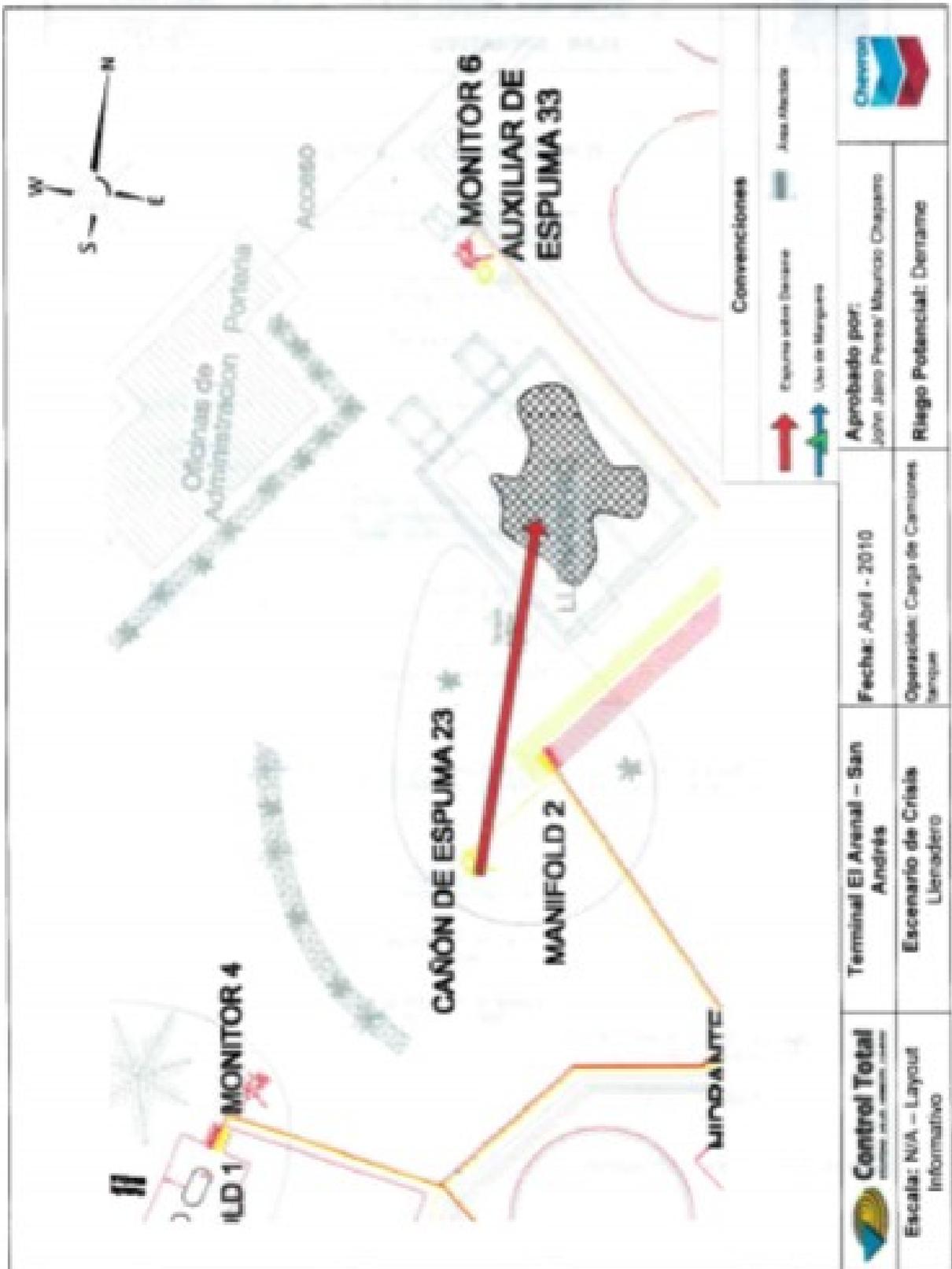


Diagrama 6. Derrame Llenaderos





<p>QUEM DETECTA EL DERRAME: (Operarios, Conductores, Mantenimiento, etc.) ACTIVA LA ALARMA desde el lugar más cercano, si no está entrenado o no es brigadista se dirige al punto de reunión.</p> <p>Una vez dada la alarma y notificados de la existencia de un derrame, los miembros de la Brigada que están de turno se dirigen a la caseta de la Bomba Contra Incendios y la encienden.</p> <p>USO DE BOMBA CONTRA INCENDIO</p> <p>Para encender la bomba contra incendio se debe colocar la llave del Switch en posición ON en donde el led rojo indicara que el sistema está listo. Para darle arranque al motor se debe hacer uso de la palanca Start 1. Una vez prendido se suelta la palanca. El sistema tiene baterías de respaldo identificado como palanca Start 2, en tal caso que el Start 1 no funciona. Al encender la bomba contra incendio, la presión del manómetro de salida debe estar por encima de los 100 PSI y las revoluciones no pueden sobrepasar las 1700.</p> <p>Si se necesita mayor flujo se usa la bomba de respaldo. Después de encender la bomba el sistema de refrigeración y de espuma se encuentra presurizado con Agua para activar los monitores, hidrantes y auxiliares de espuma.</p> <p>CONTROL DEL DERRAME</p> <p>Según la magnitud del incendio debe usarse primero los extintores portátiles ubicados en el área de llenado. Se hace uso del Cañón de espuma # 23.</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1263 216 1331 1804">  <p>Control Total SOLUCIONES PARA SU NEGOCIO</p> </td> <td data-bbox="1263 1096 1331 1804"> <p>Terminal El Arenal - San Andrés</p> <p>Escenario de Crítica Llenado</p> </td> <td data-bbox="1263 784 1331 1096"> <p>Fecha: Abril - 2010</p> <p>Operación: Carga de camiones (arque)</p> </td> <td data-bbox="1263 386 1331 784"> <p>Aprobado por: John Jairo Peralta Mauricio Chaparro</p> <p>Riesgo Potencial: Derrame</p> </td> <td data-bbox="1263 216 1331 386">  </td> </tr> </table>	 <p>Control Total SOLUCIONES PARA SU NEGOCIO</p>	<p>Terminal El Arenal - San Andrés</p> <p>Escenario de Crítica Llenado</p>	<p>Fecha: Abril - 2010</p> <p>Operación: Carga de camiones (arque)</p>	<p>Aprobado por: John Jairo Peralta Mauricio Chaparro</p> <p>Riesgo Potencial: Derrame</p>	
 <p>Control Total SOLUCIONES PARA SU NEGOCIO</p>	<p>Terminal El Arenal - San Andrés</p> <p>Escenario de Crítica Llenado</p>	<p>Fecha: Abril - 2010</p> <p>Operación: Carga de camiones (arque)</p>	<p>Aprobado por: John Jairo Peralta Mauricio Chaparro</p> <p>Riesgo Potencial: Derrame</p>			

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPÍTULO 3	
	PLAN OPERATIVO	ABRIL 2010	
		REV	0

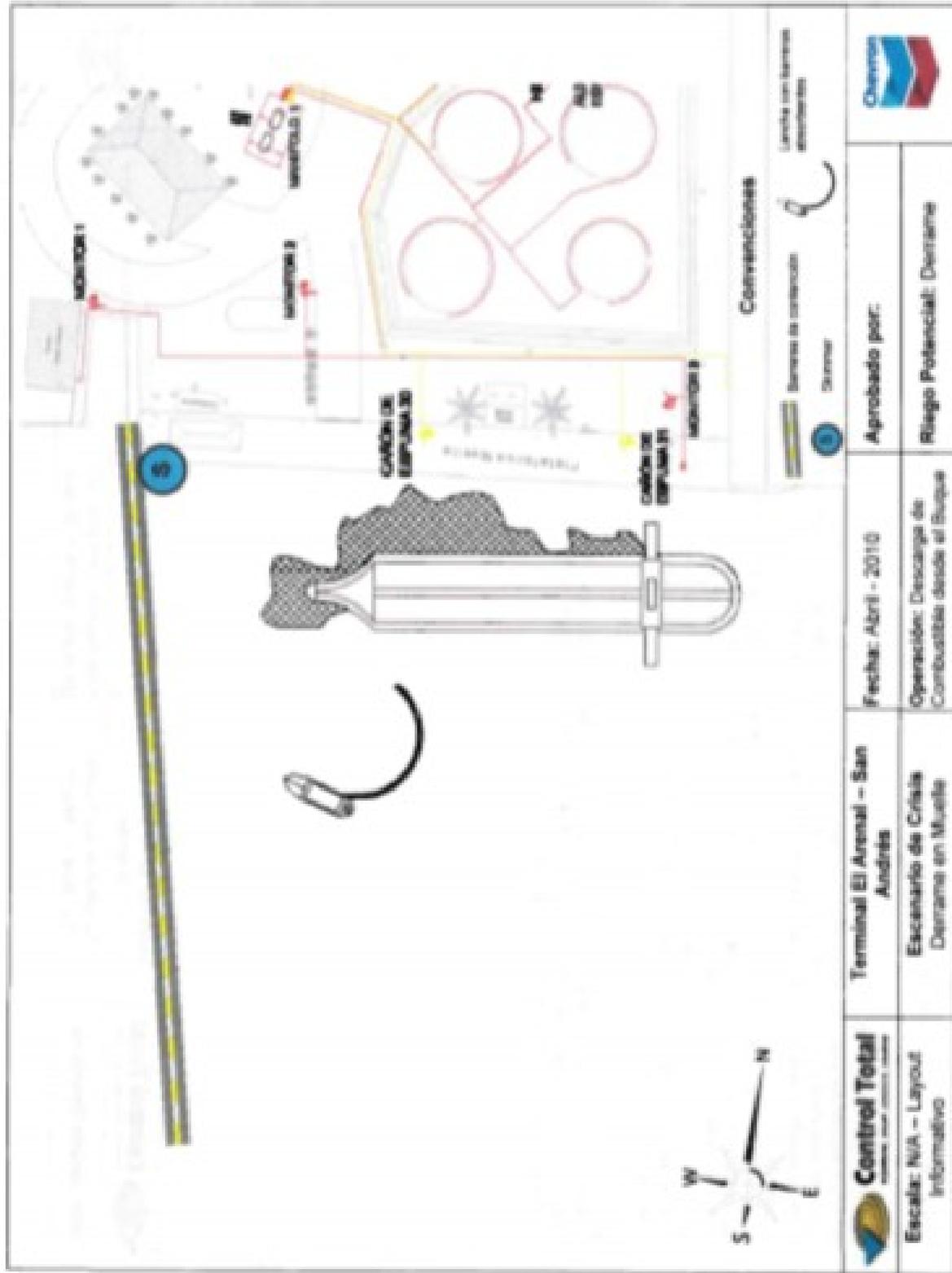
3.3.4 Emergencias ambientales marítimas

Los recursos naturales y las comunidades en la zona de operación y el área de influencia de la planta, se caracterizan para identificar las áreas y recursos ambientales sensibles que puedan ser afectados por la operación en caso de presentarse una emergencia.

El análisis de afectación al medio ambiente por las actividades propias y rutinarias de la operación es objeto de estudio en el **Plan de Manejo Ambiental** que CHEVRON PETROLEUM COMPANY presenta a la autoridad ambiental respectiva.

3.3.5 Reporte a Autoridades Ambientales

De acuerdo al decreto 321 de 1999, el cual establece el Plan Nacional de Contingencia para Derrames de Hidrocarburos, se debe realizar el reporte de cualquier derrame que requiera la activación del plan mencionado. Este reporte se realizará mediante el formato de Reporte Inicial y de Reporte Final, los cuales se encuentran en el ANEXO 21.



<p>Control Total</p> <p>Escala: N/A - Layout Informativo</p>	<p>Terminal El Arenal - San Andrés</p>	<p>Fecha: Abril - 2010</p>	<p>Aprobado por:</p>	
	<p>Escenario de Crisis Derrame en Muelle</p>	<p>Operación: Descarga de Combustible desde el Buque</p>	<p>Riesgo Potencial: Derrame</p>	

RESPUESTA OPERATIVA A LA EMERGENCIA

QUIEN DETECTA EL DERRAME: (Operarios, Conductores, Mantenimiento, etc.) **ACTIVA LA ALARMA DE DERRAME** desde el lugar más cercano, si no está entrenado o no es brigadista se dirige al punto de reunión.

CONTROL DEL DERRAME:

Se deben suspender todas las actividades que implique una generación de chapas (apagar equipos, suspender trabajos en caliente, etc.). El coordinador de la emergencia debe notificar al guardacostas y a las autoridades competentes.
Se debe identificar si la conexión entre las líneas de recibo y despacho se encuentra realizada adecuadamente o si existe una ruptura de las mangueras.
La motobomba que moviliza el producto que es parte del derrame, debe ser apagada.
Se despegarán las barreras de contención (ver diagrama) ubicadas a lo largo del muelle y en las barracas, las cuerdas son flotantes, flexibles y continuas. El fin de estas barreras es prevenir la migración del derrame hacia aguas abiertas y proteger habilitada contener.
Se hace uso de las barreras absorbentes mediante el desdoblaje de las mismas desde el borde de la terminal, ubicado en el muelle.
Se inicia el proceso de limpieza de aguas con el Siltviver, comenzando desde la casona de vigilancia y siguiendo en dirección de la bodega de contención.

NOTA:

-SI EL PRODUCTO DEL DERRAME ES DIESEL SE DEBE CONTENER MEDIANTE LAS BARRERAS PARA SU POSTERIOR RECOLECCIÓN.
-SI EL PRODUCTO ES GASOLINA, SE DEBE PERMITIR QUE EL DERRAME SE EXPANDA SOBRE LA SUPERFICIE TANTO COMO SEA POSIBLE, PARA PERMITIR QUE SE EVAPORE.

 <p>Control Total MANTENIENDO SU CALIDAD</p>	<p>Terminal El Arenal – San Andrés</p>	<p>Fecha: Abril - 2010</p>	<p>Aprobado por: Johnairo Peralta Mauricio Chappari</p>	
<p>Información Operativa</p>	<p>Escenario de Crisis Derrame en Muelle</p>	<p>Operación: Descarga de producto desde el Buque</p>	<p>Riesgo Potencial: Derrame</p>	

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 3	
	PLAN OPERATIVO	ABRIL 2010	
		REV	0

3.9.5.1 Estrategias de respuesta

Para los derrames en agua que se presenten durante las operaciones de descargue de productos en el muelle del Terminal, la evaluación inicial del incidente es de suma importancia para determinar el uso de los equipos y materiales con que se cuenta, así como de los patrones de desplazamiento de la mancha.

3.9.5.1.1 Estrategia para derrames en el muelle

Las operaciones a seguir para controlar y mitigar los efectos de un posible derrame en el muelle son las siguientes:

- El Comandante Local y el Coordinador de Respuesta, evaluarán la magnitud del derrame, establecerán los niveles de riesgo, determinarán las condiciones de dirección y velocidad del viento y las corrientes, determinarán la concentración de producto evaporado y evaluarán el riesgo de explosión.
- Con base en la evaluación anterior y en la tabla de predicción de la dirección y velocidad de desplazamiento de la mancha, se determinará la dirección posible que esta tomará.
- Establecida la dirección más probable que seguirá la mancha, el Comandante Local deberá ordenar inmediatamente al Coordinador de Respuesta entregar la lancha al operador de la misma y los demás equipos de contención y recuperación a las diferentes cuadrillas de respuesta.
- Con los equipos en el muelle, se ordenará el desplazamiento de la lancha hasta el sitio donde la mancha deberá pasar en un tiempo aproximado de una (1) hora. El desplazamiento de la mancha deberá ser tal que evite navegar en las cercanías de la mancha, donde existe una atmósfera explosiva.
- En el sitio seleccionado, se desplegarán las barreras, dando una forma cóncava en el sentido de la dirección de desplazamiento de la mancha, a fin de contenerla en ella.
- Se procederá a la recuperación del producto mediante material absorbente.
- Si la mancha está cerca de la costa y está completamente confinada en la barrera, se podrá transportar hasta la orilla y/o muelle de Chevron, con la ayuda de otra lancha, a una velocidad inferior a 0.5 m/s (1.8 km/h), para evitar que una porción del producto se escape por debajo de la barrera. Y se procederá a la recuperación del producto.

En caso de que el derrame ocurra en aguas abiertas y costeras las acciones de control y recuperación del producto deberán ser llevadas a cabo por el Buque, a menos que se estén utilizando Bongos propiedad de Chevron, y se deberán tener en cuenta las siguientes recomendaciones.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL APENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 3	
	PLAN OPERATIVO	ABRIL 2010	
		REV	0

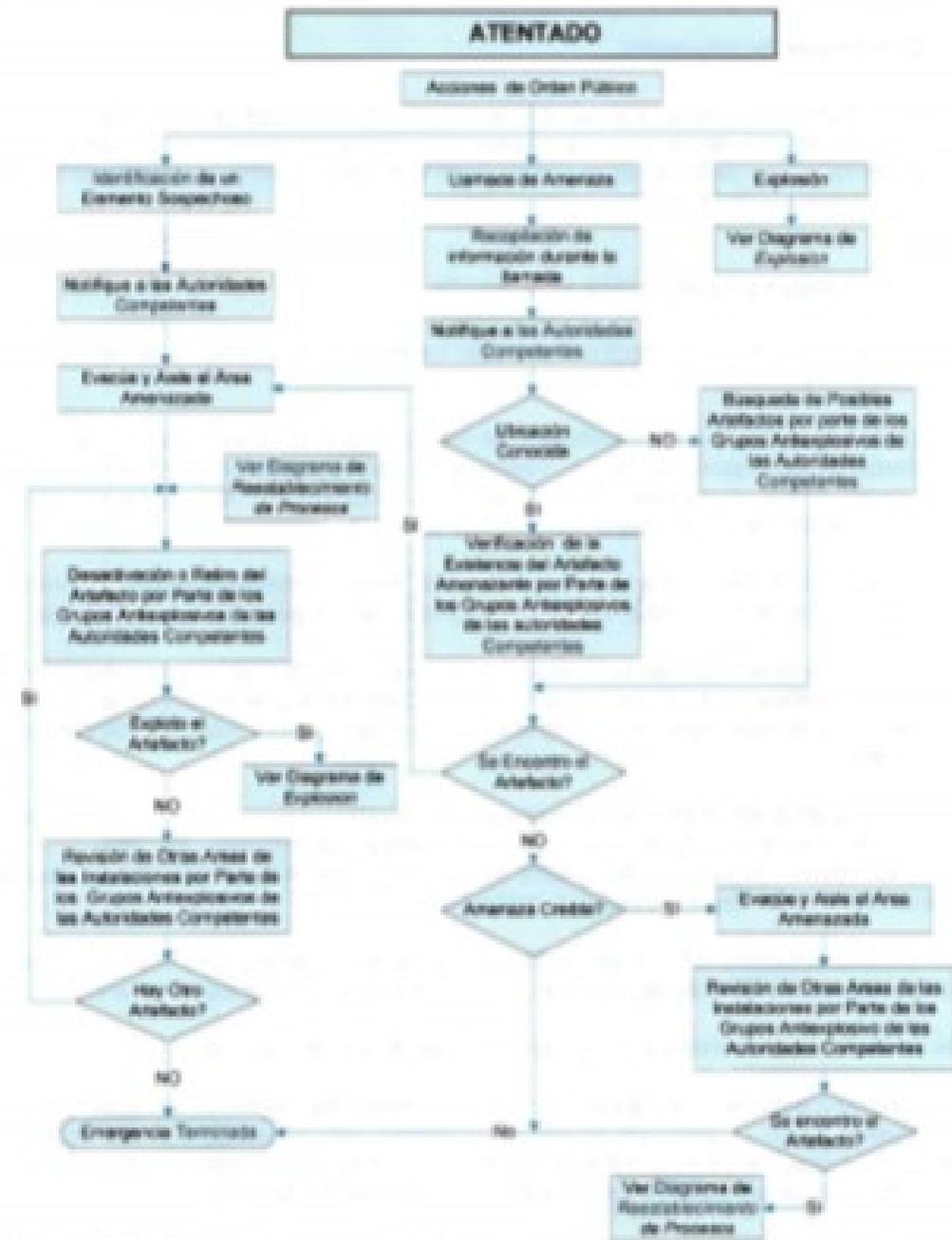


Diagrama 7. Atentados

En caso de presentarse una explosión, los brigadistas se trasladarán al sitio del evento para realizar búsqueda de posibles personas que se encuentren atrapadas entre escombros.



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 3	
	PLAN OPERATIVO	ABRIL 2010	
		REV	0

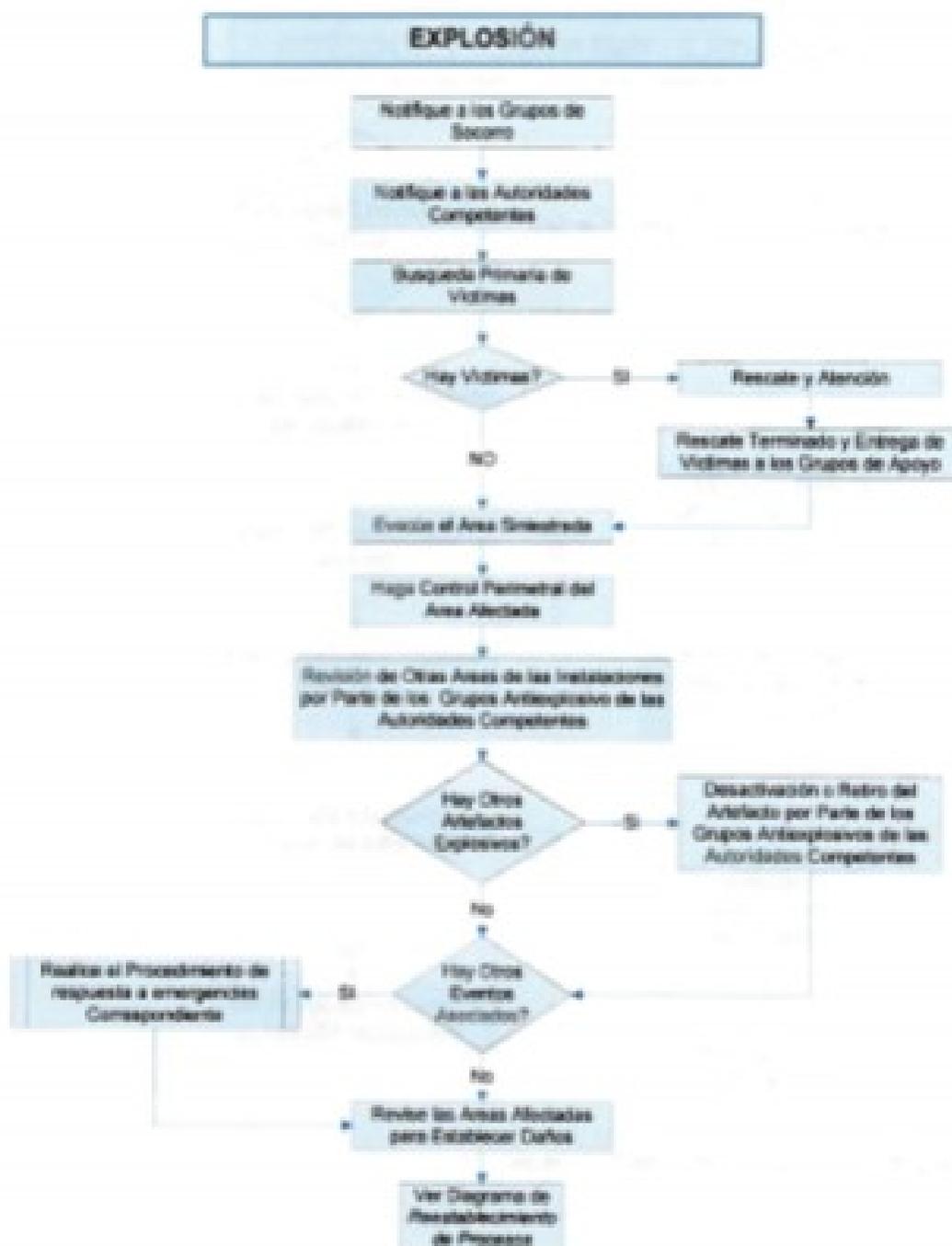


Diagrama 8. Explosión

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 3	
	PLAN OPERATIVO	ABRIL 2010	
		REV	0

RESTABLECIMIENTO DE PROCESOS

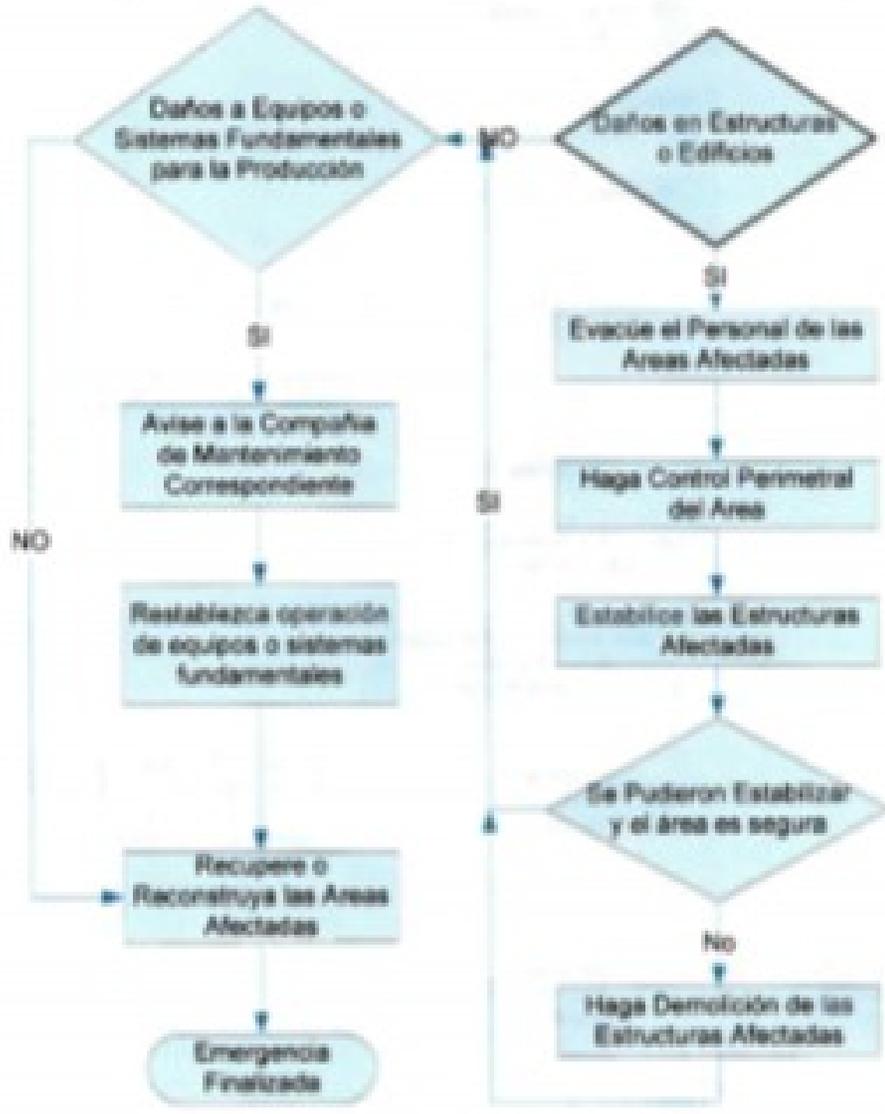


Diagrama 9. Restablecimiento de Procesos

3.10 PROCEDIMIENTO PARA EMPLEADOS NO MIEMBROS DE LA BRIGADA

En caso de atentados o amenaza, se deberá seguir el mismo procedimiento establecido para la evacuación en caso de incendios, adicionando las siguientes instrucciones antes de salir:



	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 3	
	PLAN OPERATIVO	ABRIL 2010	
		REV	0



Diagrama 10. Atención Médica

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPÍTULO 3	
	PLAN OPERATIVO	ABRIL 2010	
		REV	0

3.12 Procedimiento Plan De Contingencia Hombre al Agua en el Muelle.

Todas las embarcaciones deberán tener su propio plan de emergencias de acuerdo a lo estipulado por la normativa internacional, el cual debe contemplar la emergencia en hombre al agua en muelle, para Chevron en Colombia en sus operaciones de muelle se debe seguir los siguientes procedimientos de atención de la emergencia.

Nota (Normativa de seguridad en Muelle):

Los empleados y contratistas deben portar chalecos salvavidas en caso de traspasar la línea demarcada con color en amarillo, así como sus EPP requeridos, esta instrucción debe ser requerida por el operador de muelle y validada por el guarda de seguridad del área.

- En caso que el incidente se genere por miembros de la tripulación de la embarcación se seguirá el plan de emergencia de la embarcación y se entregará el apoyo requerido.
- En caso que sea miembro de las operaciones del terminal de combustibles se seguirá el procedimiento de rescate y de apoyo los miembros de la tripulación.
- Se deberá notificar de inmediato sobre el incidente ocurrido, activando la alarma más cercana de emergencia situada en o cerca del muelle.
- Dar la voz de alarma: "Hombre al Agua" y no se debe perder de vista a la persona.
- El coordinador de Emergencia (Terminal Manager o capitán de la embarcación dependiendo el contexto) se comandará las instrucciones de rescate.

Para el terminal Manager como coordinador en sitio de la emergencia activará la alarma de emergencia de muelle, que consiste en un sonido intermitente durante más de quince segundos, hechas simultáneamente, puede también usarse el pito o sirena de la embarcación.

- En caso que la víctima está cerca del muelle se lancele un salvavidas disponible en el muelle del terminal con su correspondiente línea de vida.
- En caso que la víctima por efecto del oleaje u otros se haya alejado del muelle se designa a alguien que no pierda de vista al hombre al agua y se ordena a continuación maniobrar a velocidad moderada la lancha de la terminal hacia donde este permaneciendo la víctima.
- Durante la maniobra detraer a la víctima abordó es importante que la lancha permanezca lo más inmóvil posible, hacerlo con la embarcación moviéndose incluso a un nudo puede ahogar a una víctima fatigada herida.
- Láncele un anillo salvavidas con la respectiva línea de vida (este debe ser lanzado cerca del accidentado y no sobre él, debido a que esto puede generar alguna lesión o ahogamiento). Por ningún motivo se lancen al agua para rescatar a la persona que cayó.
- Mientras la embarcación gira para buscarlo, prepárense para ayudarlo a subir a la embarcación.
- Verifiquen que no tenga daños o lesiones la persona accidentada.
- En caso de estar sangrando o con golpes atenderlo con el botiquín de primeros auxilios, y llevarlo al sitio donde le puedan prestar atención médica.

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPÍTULO 3	
	PLAN OPERATIVO	ABRIL 2010	
		REV	0

3.13 Instrucciones específicas del hombre en el agua:

- Las siguientes instrucciones ayudaran a sobrevivir a la víctima, mientras espera el rescate:
- Mantener debidamente abrochado el chaleco salvavidas.
- Ajuste totalmente su ropa a la altura de cuello, tobillos y pulso y para reducir la entrada y salida de agua.
- En caso de condiciones climáticas adversa (alto oleaje) trate de darle la espalda a las olas lo que ayudará a mantener su boca y nariz apartado del agua.
- Busque el anillo salvavidas, arrojado por el operador del muelle o. Si puede alcanzarlo, colóqueselo metiéndolo por la cabeza y pasándolo por debajo de los brazos para que quede en las axilas
- Permanezca en calma, Mantenga las piernas juntas y plegadas
- Es esencial conservar tanta fuerza como sea posible, pues la va a necesitar para ayudar a su recogida desde la lancha de rescate del muelle.

3.14 PROCEDIMIENTO PARA RESCATE EN ALTURAS

A continuación, se presentan los procedimientos para rescate en alturas en llenadero de combustibles y en descargue de insumos de lubricantes. El primer procedimiento considera que el empleado está lesionado más no inconsciente, mientras el segundo lo considera así.

3.14.1 Caída del Empleado Lesionado

- El empleado que cae solicita ayuda.
- El empleado que cae despliega la Correa de Seguridad de Trauma por Suspensión para alivio (ver instrucciones del fabricante).



Correa de Seguridad

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 3	
	PLAN OPERATIVO	ABRIL 2010	
		REV	0

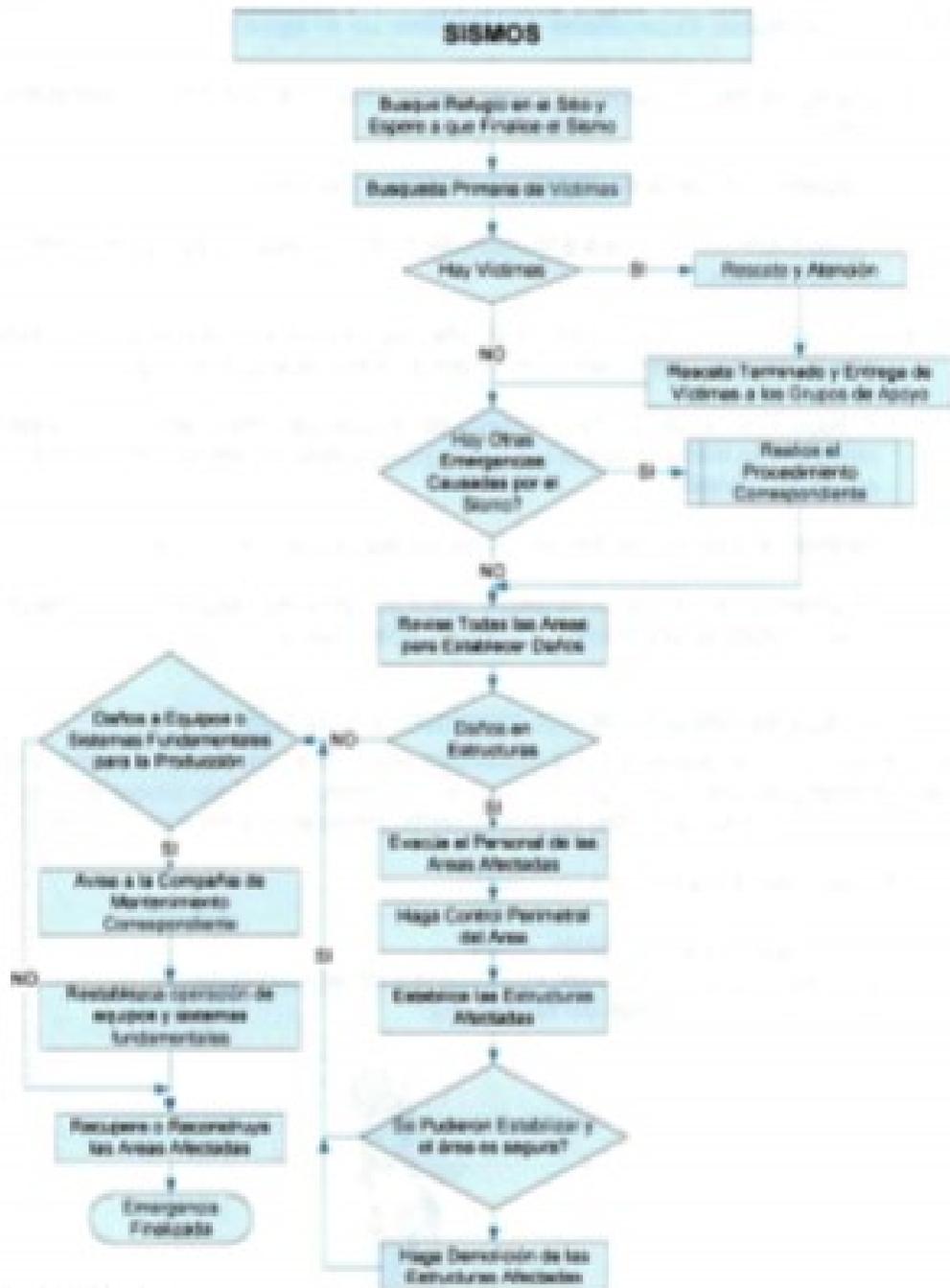


Diagrama 11. Sismos

	PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS TERMINAL EL ARENAL SAN ANDRÉS ISLA	CAPITULO 3	
	PLAN OPERATIVO	ABRIL 2010	
		REV	0

En la información sobre víctimas debe precisarse su relación con la empresa y el motivo de su presencia en el lugar.

En caso de que haya víctimas entre los trabajadores de la Empresa, debe en lo posible evitarse divulgar sus nombres hasta tanto la empresa no haya informado en forma directa a sus familiares más cercanos.

En lo posible se debe evitar convocar a “Ruedas de Prensa” para difundir información sobre un siniestro. Si es inevitable, esta deberá ser manejada por el Portavoz oficial y el Gerente General de Mercadeo.

3.20 SECURITY – SEGURIDAD FÍSICA

En la Terminal El Arenal, también se consideran las emergencias de Security, las cuales pueden implicar actos de terceros contra la facilidad o contra vehículos. Debido a esto la Gerencia de Security desarrolló y actualizó los procedimientos para tratar con estas situaciones de forma adecuada. Estos procedimientos pueden ser encontrados en el ANEXO 20 del presente plan.

3.21 REFERENCIAS:

CHEVRON PETROLEUM COMPANY, 2007. Plan de Respuesta ante Emergencias Downstream – Colombia. Versión 1. Pág. 134

CHEVRON GLOBAL MARKETING, 2005. Field Operations Guide for Tactical Response Teams, pág 158.

CHEVRON PETROLEUM COMPANY, 2002. Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación y Seguridad Industrial, pág. 72

ANEXO 2

Line of Business



*CHEVRON PETROLEUM COMPANY Y
NUEVA SOCIEDAD PORTUARIA ZONA
ATLANTICA S.A. – TERMINAL SAN ANDRES*

GUIA DE PROTECCION IP

CONFIDENCIAL

CAPITULO XI-2 DEL CONVENIO SOLAS, PARTE A Y B DEL CÓDIGO PBIP



REPUBLICA DE COLOMBIA





Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



OBJETIVO

Chevron Corporate Police 570 – Security of Personas and Assets. Está Orientada para proteger todo el personal, de incidentes y/o lesiones y los activos de daño pérdida, todos los riesgos generados por los diferentes factores de amenaza identificados en cada unidad de negocios del Downstream en Colombia.

Estandarizar las funciones en línea con la Resolución No. 0000850 del 6 de abril del 2017 Ministerio del Transporte, en lo relacionado con el Reglamento de Condiciones Técnicas de operación y seguridad Portuaria y el código PBIP, procedimientos y lineamientos generales de Seguridad para la protección de la instalación portuaria Terminal San Andres de Chevron y NSPZA, fomentando la Conciencia y Vigilancia en la Protección.

ALCANCE

Las funciones, procedimientos y recomendaciones que establece este documento son de carácter mandatorio y deberán ser aplicados por todos los empleados directos, contratistas y visitantes en todas las Instalaciones de Chevron Petroleum Company y NSPZA.

REFERENCIAS.

El presente guía de Protección reemplazará a todas las existentes, las IP. de Chevron Petroleum Company a partir del 1 de marzo de 2018. Para ello se tiene en cuenta la normatividad de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada: Decreto 356 y 2187, Proceso de seguridad de Personas y Activos SP&A, Código PBIP, Resolución No.0000850 del 6 de abril del 2017 y Proceso de OE de Chevron Petroleum Company.

DEFINICIONES.

Cultura de seguridad: Conocimientos adquiridos por funcionarios de la empresa, clientes y organismos en general, tendientes a prevenir la comisión de actos delincuenciales o terroristas en menoscabo de su persona, integridad física y/o bienes, así como a través de un análisis de riesgos, acciones y medidas precautorias pertinentes, que tienen como finalidad la reducción de contingencias o eventualidades en el mayor grado posible ante hechos de carácter natural o antropicos.

Seguridad Preventiva: Es la protección de la vida, integridad física, bienes y posesiones, a través de un análisis de riesgos, acciones y medidas preventivas pertinentes, que tienen como finalidad la reducción de contingencias o eventualidades en el mayor grado posible ante hechos de carácter natural o antropicos.

Elaborado por: Belisario Hernandez. Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel, Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Affuni Manager T&O Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
---	---	---	---



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



Pro-Actividad: Analizar de forma constante el pensamiento delincuencial identificando el como podría vulnerarse el plan de protección, identificadas las oportunidades de mejoramiento, integrarlas al plan de Protección de la IP.

Previsión: Análisis de riesgos, a que está expuesto la IP.

Prevención: Todos los planes que diseñamos para contrarrestar o minimizar cada uno de los riesgos que detectamos en la previsión.

AMENAZAS

Robo
Espionaje
Sabotaje
Narcotráfico.
Contrabando.
Fuga de la información
Terrorismo.
Secuestro
Toma de Instalaciones
Asalto a Mano armada
Toma de rehenes

NORMAS GENERALES DE PROTECCION

- ❖ Toda persona que ingrese a la Terminal deberá estar plenamente identificada y autorizada por un funcionario con autoridad para permitir su ingreso.
- ❖ Solo se permitirá el ingreso de celulares a las instalaciones de la IP en zona de oficinas.
- ❖ Las personas que ingresen a lugares diferentes a las oficinas deben apagar el equipo celular antes de la entrada a otras zonas, excepto las que tienen modo de vuelo: este procedimiento debe ser verificado por el personal que ejerce labores de protección.

Elaborado por: Belisario Hernandez. Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel. Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Affuni Manager TSO Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
---	---	---	---



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



- ❖ No se permitirá el ingreso a la Terminal de cámaras fotográficas ni de video. Si existe un requerimiento específico para la toma de fotografías o videos, este deberá ser autorizado por el OPIP.
- ❖ Está terminantemente prohibido el ingreso de armas de fuego a las instalaciones de Chevron. En caso de una excepción será analizada por la Gerencia del Terminal o Jefe de Seguridad Downstream y según sea el caso.
- ❖ No se permitirá el ingreso de vehículos particulares a la Terminal, sin previa autorización del OPIP /o quien lo reemplaza.
- ❖ Los vehículos que ingresen a la Terminal deben estacionarse en los lugares designados para este fin, el parqueo se deberá hacer en posición de salida atendiendo los lineamientos de OE.
- ❖ La velocidad máxima establecida para vehículos dentro de la Terminal no deberá exceder los 15 K/H.
- ❖ Todo elemento que vaya a salir de las instalaciones deben estar previamente autorizado por el OPIP y deberá llenar el formato establecido para este caso (TPC 1020) o correo electrónico según sea el caso.
- ❖ Toda persona que vaya a realizar actividades laborales en la terminal debe estar asegurada en riesgos profesionales (ARL) para este caso deberá presentar su carné o última autoliquidación vigente en la porteria.
- ❖ Toda persona que vaya a realizar actividades operativas en la IP de Chevron debe portar botas de seguridad, pantalón largo, camisa y casco de seguridad además de los elementos de seguridad industrial de acuerdo al trabajo que esté desarrollando, para este efecto se expedirá por parte del personal autorizado un permiso de trabajo el cual debe ser verificado por el vigilante de Porteria principal o de muelle según sea el caso.
- ❖ Ninguna persona diferente al vigilante podrá operar los controles de la puerta de acceso a la Terminal o a la IP. (Excepción casos de Emergencia)
- ❖ Una vez finalizadas las actividades laborales de las oficinas estas deben quedar aseguradas, con los equipos apagados y luces de pasillo encendidas. El Operario de Seguridad de esta área debe pasar revista y verificar que no queden, ventanas ni puertas abiertas en caso de

Elaborado por: Belisario Hernandez, Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel, Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Afiani Manager T&O Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
---	---	---	---



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



que así suceda debe asegurárselas y realizar la anotación en el libro minuta de guardia e informar al Terminal Manager o OPIP.

- ❖ Todo visitante que se desplace por las instalaciones de la IP debe hacerlo preferiblemente en compañía de un funcionario de Chevron si es posible.
- ❖ No se permitirá el ingreso de niños a las instalaciones de la terminal de Chevron a nivel Nacional. Salvo en casos especiales y con la autorización del Terminal Manager.
- ❖ Toda persona que ingrese a la IP de Chevron en San Andrés deberá estar correctamente vestida. No se permite personal en ver mudas o con calzado no adecuado para laborar.
- ❖ En la portería debe permanecer el listado con las firmas registradas de todas las personas que autorizan la salida de equipos y mercancías y otros. Todo vehículo que ingrese a la IP deberá ser sometido a una requisita donde se verifica que no ingresen artefactos que puedan ocasionar daños a las personas y bienes de la empresa.
- ❖ La Flota propia o subcontratada que ingrese a la IP el Arenal a cargar productos debe llenar el formato de inspección diaria del vehículo.
- ❖ Queda rotundamente prohibido fumar dentro de las instalaciones de Chevron Petroleum Company en acatamiento a la Resolución No 1936, con la cual prohíbe fumar en áreas interiores o cerradas de lugares de trabajo y/o de los lugares públicos.

3. NORMAS DE PROTECCION EN LAS OFICINAS

Antes de iniciar sus tareas laborales, verifique si su oficina se encuentra en el estado que usted la dejó. En caso contrario no toque nada, y reporte en forma inmediata al Terminal Manager de IP de Chevron San Andrés.

- ❖ Haga un barrido con el hombre de seguridad para identificar si le han dejado algún paquete sospechoso o si hay indicios de violencia en las gavetas del escritorio.
- ❖ En caso de encontrar violación en el escritorio se debe proceder a llamar al Gerente del Terminal, Centro de Control y al jefe de seguridad de Chevron, si es posible contactar a la

Elaborado por: Belisario Hernandez, Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel, Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Alfaro, Manager T&O Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
---	---	--	---



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



policia para posible toma de huellas digitales y poder esclarecer el incidente y facilitar la investigación por parte de las autoridades competentes.

- ❖ Todos los empleados, directos y contratistas deberán observar la política de escritorios, limpios de Global Security; los operadores de Protección ayudaran en la aplicabilidad de esta, reportando los incidentes para extraer las lecciones aprendidas.
- ❖ Las copias de todas las llaves de las oficinas reposarán en la oficina del Terminal Manager de IP o en la oficina del segundo de acuerdo a la delegación asignada.
- ❖ Solo el Terminal Manager o de la IP será quien autorice sacar copias de las llaves de las oficinas según sea el caso.
- ❖ Las llaves de cada oficina y las gavetas de los escritorios es responsabilidad del trabajador al que le han asignado dicho espacio.
- ❖ En caso que se pierda la llave de una oficina, deberá ser reportado en forma inmediata al Terminal Manager o OPIP para cambiar la cerradura.
- ❖ No dejar encima de los escritorios, carteras, joyas y/o dinero, estos elementos siempre deberán permanecer bajo llave.

PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS

Procedimiento para el control de salida de combustible.

- ❖ Toda salida de combustible deberá estar debidamente autorizada y visada por las personas autorizadas.
- ❖ En porteria estará la lista de las personas autorizadas con sus correspondientes firmas, con ellas el operario de seguridad verificara la autenticidad de las firmas para la salida de producto, herramientas y equipos.

Elaborado por: Belisario Hernandez, Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel, Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Afiani Manager T&O Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
---	---	---	---



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



- ❖ Todo carro-tanque que ingrese a retirar combustible, deberá presentar el formato diligenciado de la revisión diaria del vehículo.
Al ingreso de los vehículos, el operador de protección deberá requisar de manera visual la cabina del conductor, verificando que no ingresen celulares, armas de fuego o cualquier otro artefacto que pueda ocasionar daño a las personas y bienes de la empresa, en caso de no tener casco de seguridad el vigilante deberá suministrarle uno.
- ❖ El aforador antes de hacer el despacho verificará que los tanques del carro-tanque se encuentren desocupados y limpios.
- ❖ Nunca se iniciará el despacho hasta tanto no se haya colocado en el carro-tanque el polo a tierra para evitar que se produzca alguna chispa.
- ❖ Tanto el Aforador como el Operador de seguridad no permitirán que el conductor se retire del sitio de llenado hasta tanto no se haya concluido la operación.
- ❖ Los vehículos transportadores de producto ingresarán solo con el conductor autorizado no se permitirá el ingreso de acompañantes.
- ❖ Igualmente, a la salida del vehículo se verificará que no salgan elementos no autorizados.
- ❖ A la salida del producto el operador de seguridad deberá verificar con la factura que las firmas impresas concuerden con las que se encuentran en el listado de firmas autorizadas (Cada Terminal Manager proporcionara esta lista de firmas registradas a la portería de la Terminal el Arenal de Chevron).
- ❖ El Operario de protección deberá registrar en el Sistema o en libros los datos consignados en la factura más relevantes (Nombre del conductor, Cedula de ciudadanía, numero de guía, Placa del vehículo, Hora de ingreso y hora de salida etc.

NOTA IMPORTANTE

- ❖ Cuando no hay sistema, se utiliza el documento TPC940, que es solo autorizado por el Gerente de la instalación portuaria.

Elaborado por: Belisario Hernandez, Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel, Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Afiani Manager T&O Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
---	---	---	---



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



Personal administrativo, operativo y contratistas

- ❖ Todo trabajador deberá usar en lugar visible y durante su permanencia en las instalaciones portuarias el carné que lo identifica como funcionario de la empresa. Los contratistas se identificarán con el carné que los identifica como trabajadores de la empresa contratista o logos respectivos en el uniforme que porten y lo portarán en lugar visible durante la jornada laboral.
- ❖ El Operador de protección de porteria principal registrará en los libros de ingreso de personal la hora de entrada y salida de los trabajadores fijos y temporales, Porteria muelle hará los registros en los libros destinados para tal fin.
- ❖ Los OPIP, deberán enviar a las porteria el listado del personal de contratistas y mantenerlo actualizado para ejercer los controles establecidos.
- ❖ Si se va a contratar algún trabajador para una tarea específica por determinado tiempo, el OPIP enviara a la porteria el listado del personal especificando los datos del trabajador, la tarea a realizar, fecha de inicio y finalización.
- ❖ Para el ingreso de los contratistas eventuales el operador de protección deberá solicitarles tarjeta de riesgos profesionales ARL y EPS, carné de la empresa donde labora, y deberá ser registrado en el libro de contratistas eventuales. O en el libro minuta de guardia para el caso de las IP de Chevron.

Elaborado por: Belisario Hernandez. Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel. Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Afuni Manager T&O Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
---	---	--	---



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



- ❖ Si los contratistas requieren ingresar herramientas de trabajo, estos deberán quedar debidamente registrados en la minuta del operador de protección, para su control a la salida y así evitar pérdidas de la empresa y posteriores reclamos del contratista.

Procedimiento para retiro de basuras y desechos

- ❖ Los horarios son programados directamente por la compañía local de aseo cada tercer día y su ingreso es autorizado por el Terminal manager. El camión deberá ser requisado tanto a la entrada como a la salida.

Procedimiento para el manejo de correspondencia e información

- ❖ Todo sobre y/o caja que llegue a la Instalación Portuaria deberá ser sometido a la inspección de seguridad correspondiente.
- ❖ La recepcionista u operador de Seguridad según sea el caso deberá registrar en el libro control de correspondencia toda documentación que llegue y el destinatario
- ❖ Ningún funcionario podrá sacar de las instalaciones documentación de carácter confidencial sin la debida autorización.
- ❖ Los sobres se recibirán por la recepción, en el momento de ser recibido y antes de abrirlo, verifique el peso del mismo, toque los bordes para detectar alambres, verifique que no tenga manchas de grasa, que esté mal cerrado, sucio, no tenga remitente, tenga errores de ortografía; estos detalles nos servirán para identificar cartas bomba. (ver procedimiento sobres o paquetes sospechosos al final de la guía)
- ❖ Las cajas se recibirán por la portería. El Operador de Seguridad revisará la caja observando que no tenga mancha de grasa, esté sucio, cables y/o cualquier otro detalle que nos indique que puede ser un paquete bomba.
- ❖ En el momento que llegue el paquete y una vez realizada la inspección de seguridad el Operario de Seguridad dará aviso al destinatario quien será el que autorice su ingreso.

Elaborado por: Belisario Hernandez. Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel. Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Afiani Manager T&O Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
---	---	---	---



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



Confidencialidad de la información

- ❖ Toda información que tenga la palabra Chevron se considera de carácter privado y de uso exclusivo de la empresa. Política 575 Protección a la información.

PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD

Procedimiento de requisita a personas visitantes y contratistas.

- ❖ Una vez identificada la persona que va a ingresar y autorizada por la persona a visitar el vigilante procederá a revisar la persona teniendo en cuenta lo siguiente:
- ❖ Revisar bolsos y paquetes verificando que no contengan elementos que tengan prohibido su ingreso a la planta tales como: cámaras de video y fotográficas, Armas de fuego y verificar que no contengan elementos sospechosos que puedan causar daño a las instalaciones del Terminal.
- ❖ Revisar a las personas utilizando para esto el Garret (detector de metales) o en su lugar el arco detector, para el Garret deberá pasarlo alrededor de la cintura de la persona y por el entorno de sus piernas, siempre mirando a la persona y los movimientos de sus manos.
- ❖ Verificar que las personas que ingresen y porten celulares los tengan a pagados al ingresar y durante la visita a la IP de Chevron Petroleum Company.
- ❖ Si se encuentran elementos sospechosos se deberá informar al Terminal Manager de la IP y Supervisor Chevron e informar a la persona solicitada el motivo por el cual no se permitió el ingreso a la persona.

Elaborado por: Belisario Hernandez. Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel. Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Affuni Manager T&O Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
---	---	---	---



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



Procedimiento para la revisión de vehículos

- ❖ Solicite al conductor que estacione el vehículo en una zona segura
- ❖ Revise la parte baja del vehículo 360° utilizando para esto el espejo , el cual siempre debe tener encendida la linterna para mayor visibilidad, verificando que el vehículo no tenga elementos extraños adheridos a su carrocería
- ❖ Solicite al conductor que le abra el baúl y verifique que en su contenido no existan elementos extraños.
- ❖ Para los vehículos de carga verifique que posea los elementos de seguridad exigidos en la planilla de revisión diaria del vehículo.
- ❖ En caso de encontrar algún elemento sospechoso o extraño solicite al conductor que retire el vehículo del lugar, lo estacione en una parte alejada de la planta e informe al Gerente del Terminal o su asistente y al supervisor de protección.
- ❖ El operario de protección, deberá estar completamente enterado de los protocolos que se manejan en el llenadero, lo anterior permitirá el apoyo y cumplimiento de los mismos.
- ❖ Es deber y obligación que el operador de protección preste un servicio de seguridad y vigilancia al 100 %, manteniendo la ética como profesional de vigilancia y seguridad dentro de los parámetros reglamentados por la Superintendencia de Seguridad y Vigilancia. Por lo cual no deberá presentarse ningún tipo de conflicto de intereses con clientes internos y externos al establecer amistades, recibir regalos o especie u participar en actividades recreativas que impida el libre desarrollo de su trabajo

Procedimiento para el manejo de paquetes sospechosos

Elaborado por: Belisario Hernandez. Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel. Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Afuni Manager T&O Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
---	---	--	---



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



- ❖ Para poder identificar cualquier paquete sospechoso es importante mantener en orden nuestros sitios de trabajo.
- ❖ En caso de que usted encuentre un paquete sospechoso en su sitio de trabajo, **NO LO TOQUE**, cierre el sitio e informe al OPIP o a quien lo reemplace, mantenga la serenidad y esté atento a las órdenes que le impartan los organismos del estado a quienes se les reportó la situación.

El gerente de Planta verificará con el personal de Portería y recepción quien recibió el paquete, quien lo trajo, si se revisó en el momento de su ingreso y quien autorizó, igualmente es importante indagar con los miembros de la organización si alguien tiene conocimiento de dicho paquete, si la respuesta es negativa proceda a dar aviso a las autoridades.

- ❖ No permita que ninguna persona entre al sitio donde se encuentra el paquete, mantenga a la gente alejada y preparada en caso de una posible evacuación.
- ❖ Observe en el sobre; la forma del sobre, su tamaño, grosor, si está sellado, la envoltura, marcas de grasa, señales de cable, marcas postales, la escritura, la ortografía, nombres, títulos o dirección errada, correo no autorizado.
- ❖ Si sospecha que puede ser una bomba, ante todo mantenga la calma, busque el remitente, verifique con el destinatario, no trate de abrirlo, no lo presione, no lo apriete, no lo pinché, no lo coloque en agua, no lo mueva, evacúe el sitio y dé aviso de acuerdo al procedimiento establecido (escalar el incidente a las autoridades del caso)

En caso recibir una llamada de amenaza de bomba

- ❖ Mantenga la calma
- ❖ Procure recaudar la mayor información suministrada por el terrorista
- ❖ Diligencie el formato para "llamadas de amenaza" en cada portaria y recepción debe de haber un formato.
- ❖ Evite polemizar con el interlocutor

Elaborado por: Belisario Hernandez, Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel, Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Affari Manager T&O Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
---	---	---	---



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



- ❖ Absténgase de hacer comentarios con otros funcionarios
- ❖ Informe al Centro de control departamento de seguridad de la compañía

TRATE DE DESPEJAR LOS SIGUIENTES INTERROGANTES:

- ❖ ¿Dónde se encuentra la bomba?
- ❖ ¿A que hora estallara?
- ❖ ¿Que forma tiene?
- ❖ ¿Qué clase de bomba es?
- ❖ ¿Quién es usted?
- ❖ ¿Porque esta haciendo esto?

Procedimiento en caso de encontrar un artefacto explosivo

- ❖ Actúe con serenidad y jamás cause pánico
- ❖ Nunca proceda a manipular el artefacto
- ❖ Informe de inmediato al departamento de seguridad & Centro de Control
- ❖ Asegúrese de que nadie ingrese al lugar donde se encuentra el paquete sospechoso
- ❖ Antes de evacuar, verifique los elementos de su oficina y observe objetos sospechosos.
- ❖ Siga las rutas de evacuación establecidas en el Plan de Emergencia.
- ❖ Evite la curiosidad, absténgase de asistir al lugar de los hechos
- ❖ Busque barreras como muros para evitar la onda explosiva aléjese de ventanas y vallas
- ❖ Siga las instrucciones de los Grupos expertos en explosivos.
- ❖ Si conoce alguna información comuníquela inmediatamente a las autoridades.

Elaborado por: Belisario Hernandez, Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel, Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Affuni Manager T&O Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
---	---	---	---



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



Procedimiento en caso de emergencia

- ❖ Si se presenta una emergencia en su sitio de trabajo, desplazamiento o residencia tenga en cuenta los siguientes pasos:
- ❖ Ante todo, mantenga la calma, recuerde que de la claridad que usted emita el mensaje así será la prestación del auxilio.
- ❖ Identifique el lugar y tipo de emergencia.

Lesiones personales	123
Enfermedad	123
Fatalidad	123
Consto de incendio / incendio	123
Derrame de sustancias contaminantes	123
Daño a equipos o instalaciones	123
Amenaza terrorista	123

- ❖ Según el tipo de emergencia contacte:

Actos Terroristas

- ❖ En caso de sospecha de terrorismo siga el procedimiento de llamada terrorista y búsqueda de paquetes sospechosos.
- ❖ Policía Nacional 123
- ❖ Antiexplosivos. 123

Lesiones personales

- ❖ Cada Gerente de Terminal u OP/OP suminstrara teléfonos de organismos de Emergencias para la atención de lesiones (clínicas, cruz roja)

Elaborado por: Belisario Hernandez, Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel, Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Afonso Manager T&O Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
---	---	---	---



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



Incendio

- ❖ Bomberos 123
- ❖ Bomberos 123
- ❖ Terminal Manager 57- 316 523 0404

Funciones específicas de la compañía de vigilancia

Funciones Generales del supervisor encargado del puesto IP San Andres

- ❖ Asesorar al cliente en necesidades de seguridad física según requerimientos o modificaciones presentadas.
- ❖ Asegurar las condiciones de seguridad de La IP de Chevron San Andres Islas cumpliendo con todas las normas de seguridad y procedimientos estipulados en esta Guía.
- ❖ Inspeccionar e informar las condiciones de operatividad de los equipos de emergencia de la Instalación Portuaria de SAI.

Monitorear el comportamiento seguro en velocidades dentro de la Planta 15 k/h

- ❖ Asegurar que el recurso humano se encuentre disponible para la prestación del servicio según necesidades de operación.
- ❖ Supervisar que el personal de operarios de Seguridad cumpla con sus roles y responsabilidades encomendadas dentro de sus puestos de trabajo.
- ❖ Realizar las programaciones del personal de Operario de seguridad en la IP del Arenal y asegurarse del cumplimiento de la misma.
- ❖ Soporte a la Gerencia del contrato en la gestión de vacaciones, permisos, licencias, sanciones e incapacidades
- ❖ Recopilar, verificar y visar los reportes consignados en la minuta de guardia de Honor

Elaborado por: Belisario Hernandez. Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel. Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Alfari Manager TMO Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
---	---	---	---



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



- ❖ Hacer seguimiento a la ejecución de las pruebas físicas y sus resultados
- ❖ Supervisar los sitios de prestación del servicio con el fin de recopilar información, que sea necesaria para el desarrollo operativo del contrato.
- ❖ Soporte en la coordinación del personal para la ejecución de las actividades de HSE - DDHH y demás temas de capacitación, ejecutados por la compañía de seguridad o por el cliente.
- ❖ Reportar e investigar los incidentes de trabajo cuya ocurrencia sea dentro de las actividades definidas para la prestación del servicio, junto con el investigador de Chevron.
- ❖ Dar inducción de seguridad al personal que va a ingresar al contrato, en lo que tiene que ver con Liderazgo, trabajo en equipo, procesos y procedimientos, normas y políticas de la Compañía (OE, LPO, PBIP Y SP&A)
- ❖ Mantener una comunicación fluida y en doble vía con el OPIP y Jefe de Seguridad de Chevron.
- ❖ Llevar las estadísticas y archivos correspondientes a todos los procesos capacitación, entrenamientos de todo el personal a cargo.
- ❖ El guarda de seguridad, deberá mantener una frecuente comunicación vía telefónica con el centro de control Bogotá, reportando cualquier situación sospechosa.

Funciones del Operario de Seguridad Porteria

- Llevar adecuadamente y según el caso los libros de:
 - 1- Salida de combustible.
 - 2- Ingreso y salida de personal administrativo y contratista.
 - 3- Minuta de la compañía de vigilancia.
 - 4- Libro de personal laborando días dominicales.
 - 5- Control de radios
 - 6- Control de luces.

Elaborado por: Belisario Hernandez. Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel. Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Affari Manager T&O Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
---	---	---	---



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



- Llevar ordenadamente y estar pendientes de los archivos de:
 - ❖ Salida de materiales
 - ❖ Memorandums
 - ❖ Formato de inspección diaria del vehículo
 - ❖ Llevar el control de la entrada y salida del personal contratista, operativo y administrativo registrándolo en el libro destinado para cada caso.
 - ❖ Verificar que el personal que ingrese no lleve consigo Armas, cámaras, o artefactos que puedan causar daños a las instalaciones de la planta.
 - ❖ Revisar al ingreso y salida los vehículos administrativos y contratistas para el transporte de producto, teniendo en cuenta el procedimiento para la revisión de vehículos.
 - ❖ Confirmar personalmente el ingreso de todo visitante con OPIP o persona que autoriza el ingreso.
 - ❖ Informar cualquier anomalía que se presente en la planta a la Gerencia o encargado.
 - ❖ Registrar todos los procedimientos de ingreso y salida del personal en la minuta de vigilancia.
 - ❖ Estar pendiente del panel de alarmas de llenado de los tanques. Según sea el caso, para la Terminal de Chevron San Andrés.
 - ❖ Verificar que la planta eléctrica y la de Emergencia esté funcionando correctamente, si hay anomalía, solamente se limitará a informar al OPIP.
 - ❖ Atender cortés y respetuosamente las llamadas telefónicas.
 - ❖ Revisar todo vehículo que ingrese a la planta para cargar producto Chevron (se debe exigir el formato de revisión diaria del vehículo)
 - ❖ Portar adecuadamente el uniforme con logos y llevar siempre sus documentos de identificación.
 - ❖ Portar siempre los elementos de protección y tener en lugar visible su carnet y ARL.
 - ❖ Estar en comunicación regularmente con el supervisor de turno, reportando novedades u solicitando su apoyo en casos especiales.

Elaborado por: Belisario Hernandez. Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel. Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Afari Manager T&O Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
---	---	--	---



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



- ❖ Dar inducción a todos los visitantes, en lo relacionado con las emergencias y el uso de celulares.
- ❖ Realizar en forma esporádica observaciones de su entorno, con el fin de identificar condiciones de inseguridad.
- ❖ Asignar la escarapela y casco al visitante indicándole las normas de seguridad escritas en su escarapela.

Procedimiento para despachos de producto por el muelle Instalación Portuaria de Chevron San Andres.

- ❖ El Gerente del Terminal programará la actividad de despachos o recibos , informando al aforador de Muelle el día que se realizará.
- ❖ El Gerente de Terminal envían a la Portería las listas de las personas que en determinado momento pueden ingresar al muelle.
- ❖ No se permitirá el ingreso de personas diferentes a la lista enviada, salvo autorización escrita del OPIB del Barco y del OPIP de la terminal de Chevron.
- ❖ El OPIB del barco solicita por escrito a la policía Antinarcoóticos la inspección antes del Zarpe. Además, la seguridad del barco realiza la requisita y levanta un acta.
- ❖ No se puede iniciar la actividad de cargue hasta tanto no haya hecho presencia el perito de contaminación destinado.
- ❖ Durante la operación de cargue o descargue deberá permanecer en sitio un funcionario de Chevron.
- ❖ Cuando se va a embarcar o viceversa, material diferente al combustible deberá llevar una orden emitida por el Gerente de Planta o quien lo reemplace.

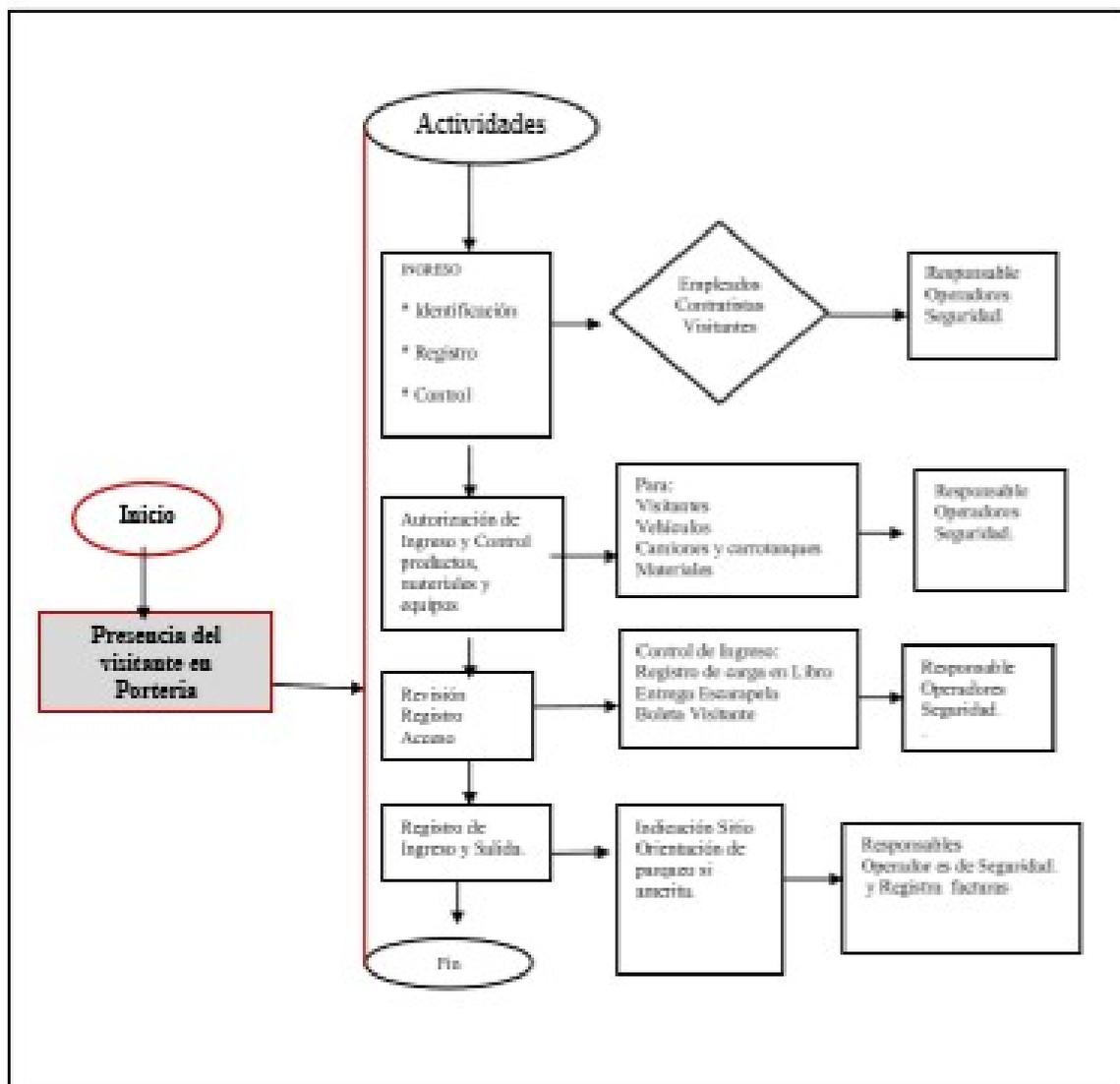
Elaborado por: Belisario Hernandez, Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel, Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Affuni Manager T&O Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
---	---	---	---



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



PROCESO DE INGRESO A LA INSTALACION PORTUARIA TERMINAL DE CHEVRON SAI



Elaborado por: Belisario Hernandez, Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel, Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Affari, Manager T&O Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
---	---	--	---



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



Anexos de seguridad para manejos de emergencia Contenido en el Proceso SP&A

1. INFORMACIÓN GENERAL

Nombre del Procedimiento:	PROCEDIMIENTO EN CASO DE ACTOS DE TERCEROS		
Propósito del Procedimiento:	Ofrecer una oportuna y adecuada primera respuesta en caso de Emergencias por Actos de Terceros sirviendo de enlace entre el Jefe de la Brigada en el Sitio y los Organismos de Seguridad & Socorro del Estado.	Alcance del Programa:	El procedimiento está orientado para atender y reducir el impacto hacia las personas e instalaciones de CVX como consecuencia de contingencias ocasionadas por Actos intencionales de los diferentes factores de Amenaza.
Proceso y Expectativas OEMs:	OE 1.2 Proceso de Seguridad de Personas & Activos		
Responsable de Aplicar:	Operadores Centro de Control, Técnicos de Protección, Supervisores y Vigilantes		
Responsable de Supervisar:	Gerente y Coordinadores del Dpto. de Seguridad	Frecuencia de Supervisión:	Semestral
Documentos Relacionados:	<ul style="list-style-type: none"> • Plan de Respuesta a Emergencias • Plan de Respuesta a Crisis • Plan Continuidad del Negocio • Procedimiento en Caso de Sinistros 		
Protocolos Anexos	<ul style="list-style-type: none"> • 1. Protocolo en caso de Artefacto Explosivo Colocado • 2. Protocolo en caso de Artefacto Explosivo Lanzados • 3. Protocolo en caso de atentado y/o Toma de Instalaciones • 4 Protocolo en caso de secuestro o retención • 5 Protocolo en caso de Asalto a Mamo armada • 6. Protocolo en caso de fatalidad en instalaciones nuestras • 7. Protocolo en caso de narcotráfico o contrabando • 8. Protocolo en caso de Riña o pelea física dentro de instalaciones cvx • 9 Protocolo en caso de ingresos no autorizados 		

Control de Documentos					
Veración	Fecha	Preparado por	Revisado por	Aprobado por	Modificaciones:
2	Septiembre 2014	Jefe de Seguridad	Global Security	Terminal Manager	• Versión inicial

2. DEFINICIONES

AMENAZA: Organizaciones al Margen de la Ley o grupos de Personas con capacidad de obstaculizar o impedir el normal desarrollo de las operaciones de CHEVRON PETROLEUM COMPANY.

Elaborado por: Belisario Hernandez, Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel, Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Affini Manager T&O Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
--	--	--	--



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



RIESGO INTENCIONAL: Situación potencial o real generada por los diferentes factores de Amenaza en contra de las personas bienes e Intereses de CHEVRON PETROLEUM COMPANY.

CONTINGENCIA: Acontecimiento de mediana o gran importancia que requiere de la aplicación de planes, procedimientos y recursos específicos para su control

PRIMERA RESPUESTA: Respuesta inmediata a una situación que se sale de Control, aplicando las estrategias y disponiendo de los recursos existentes en el sitio de la contingencia.

3. PRECAUCIONES

Los lineamientos para los procedimientos de respuesta ante una contingencia por Actos de Terceros en particular tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

- Tipo de evento operativo o hecho intencional.
- Momento de detección del evento.
- Inminente ocurrencia, (observación directa); alarma por los medios electrónicos dispuestos para tal efecto o reporte por cualquier medio de radio comunicaciones.
- Iniciación del evento.
- Finalización del evento.
- Si se trata de acciones post-evento.

4. PROCEDIMIENTO

Responsable	Actividad	Consideración HES*
Centro de Control	<ul style="list-style-type: none"> • Recibe la información del descubridor de la Contingencia. Entera a la Gerencia del Departamento de Seguridad, al Gerente de la Terminal, al Jefe de Emergencias, Coordinador de seguridad o Supervisor de Seguridad, Coordinador HES. (Espere Instrucciones) • Enlace Organismos de Seguridad del Estado y de Socorro • Registra Hechos y actividades relevantes. 	

Elaborado por: Belisario Hernandez Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel, Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Afuni Manager T&O Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
--	---	--	---



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



Jefe de Seguridad	<ul style="list-style-type: none"> • Informa a Global Security y Supervisor Local CVX, Colombia • Aporta su Experiencia para el Manejo Adecuado de la Contingencia. • Entera y Coordina Acciones con los Organismos de Seguridad del Estado • Participa en el Comando operativo de la Emergencia y/o Comité de Crisis. 	
Jefe de Seguridad	<ul style="list-style-type: none"> • Orienta y Guía a los organismos de Seguridad del estado • Participa en la coordinación integral de la respuesta. • Mantiene Contacto e Informado del desarrollo de la situación al Gerente del Departamento de Seguridad. • Aplica las estrategias de seguridad y Coordina los recursos necesarios para la atención de la contingencia 	
Empleados de la IP Y Supervisores de vigilancia	<ul style="list-style-type: none"> • Adopta medidas de Auto-Cuidado • Apoya la Primera respuesta y mantiene contacto con el Centro de Control • Evalúa posibles causas, magnitud y zonas afectadas. • Apoya el Control de Accesos y Acordonamiento del Área • Guía a los Organismos de Seguridad y de Socorro • Protege evidencias y recopila versiones 	
Vigilancia	<ul style="list-style-type: none"> • Adopta Medidas de Autocontrol y Auto- Protección • Apoya primera respuesta y mantiene comunicación con el Centro de Control. • Coordina con el TPS el Acordonamiento del Área. • Control de accesos de personas y vehículos • Registros en la planilla de Control de Accesos. • Propende por la protección de las evidencias en el sitio. 	

5. CONSIDERACIONES EN HE S

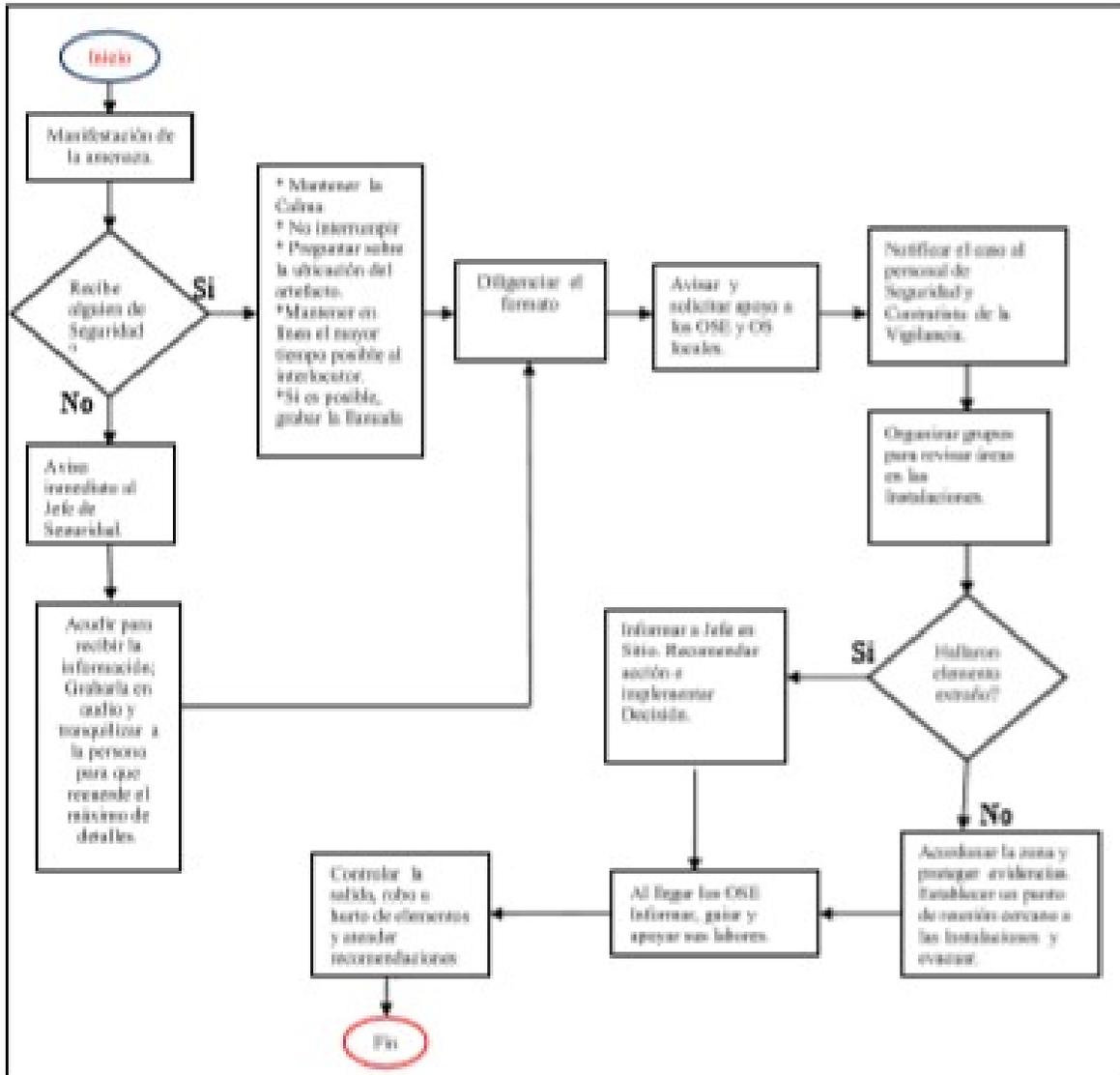
SÍMBOLO	CONSIDERACIONES EN HE S
	Mantener una correcta higiene postural. Propender por su Auto-cuidado. Utilizar el Programa WorkPace (Manejo del stress. Evitar Lesiones Ergonómicas)

- Utilizar los Elementos de Protección Personal.
- Propender por su Auto-cuidado.
- Prestar Primeros Auxilios a lesionados y/o heridos.
- Proteger Comunidades Vecinas, y Medio ambiente.
- Si sus acciones implican riesgo, evacue el sitio.
- Dirijase al Puesto de Comando del Jefe de Emergencia

Elaborado por: Belisario Hernandez. Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel. Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Afuni Manager T&O Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
---	---	--	---



6. DIAGRAMA PROCEDIMIENTO POR ACTOS DE TERCEROS



Elaborado por: Belisario Hernandez, Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel, Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Affari Manager T&O Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
---	---	---	---



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



ANEXO 1

Protocolo en caso de explosivos colocados (Vehículos, Cartas, paquetes y otros)

Orientar al Descubridor del Artefacto Explosivo para realizar las siguientes acciones:

- No manipular el "Artefacto o Paquete Sospechoso".
- Informar al Centro de control Bogotá y este escalara el incidente a los involucrados (Organismos del Estado, Jefe de Seguridad, Gerente de Área o Terminal, comité de Crisis, Global Security.) dependiendo del nivel de la Emergencia.
- Acordonar el área, asegurando que ninguna persona ingrese al sitio.
- Evacuar el área comprometida.
- Mantener una comunicación fluida con el Centro de Control en Bogotá.

Informar al Jefe & Coordinador de Seguridad de la compañía de seguridad.

Enterar al Coordinador de HES Retail C&I / E&P

Coordinar el apoyo del Grupo Anti-explosivos de la Policía Nacional.

Enterar a los Organismos de Seguridad del Estado pertinentes.

Seguir instrucciones emitidas por la Gerencia & Coordinador de Seguridad o Supervisor de Seguridad.

Mantener contacto con el Descubridor del Artefacto Explosivo.

ANEXO 2.

PROTOCOLO EN CASO DE EXPLOSIVOS LAZADOS

Si ocurre explosión del artefacto:

- Reportar de inmediato al Centro de Control Bogotá
- Tratar de establecer si existen personas lesionadas.
- Informar al OPIP y Jefe de seguridad Chevron.
- Enterar al Coordinador de HES Retail C&I / E&P
- Coordinar apoyo del Grupo antiexplosivos de la Policía Nacional.
- Enterar a los Organismos de Seguridad del Estado pertinentes.
- Solicitar los apoyos médicos y de ambulancias, si fuere necesario.
- Tratar de establecer si existen otras contingencias como consecuencia de la explosión. (Incendio, derrames de fluidos, contaminación, otros)

Elaborado por: Belisario Hernandez. Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel. Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Affuni Manager T&O Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
---	---	---	---



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la TP Terminal San Andrés



Si el artefacto no explota:

Orientar al Descubridor del artefacto para realizar las siguientes acciones:

- Informar al Centro de control Bogotá y este escalara el incidente a los involucrados (Organismos del Estado, OPIP, Security Downstream, comité de Crisis, Global Security.) dependiendo del nivel de la Emergencia.
- No manipular el artefacto explosivo.
- Acordonar el área, asegurando que nadie ingrese al sitio.
- Evacuar el área comprometida.

Coordinar el apoyo del Grupo de antixplosivos de la Policía Nacional.

Informar al Gerente & Coordinador de Seguridad del Distrito afectado.

Enterar al Coordinador de HES Retail C & I / E & P

Mantener el contacto con el Descubridor del artefacto.

Seguir y coordinar las instrucciones que emita los organismos del estado & Jefe de Seguridad Downstream.

ANEXO 3.

PROTOCOLO EN CASO DE ATENTADO Y/O TOMA DE INSTALACIONES

Por parte de "Grupos Guerrilleros o de la Delincuencia Organizada"

- Recordar el mantener la calma.
- Informar al Centro de control Bogotá y este escalara el incidente a los involucrados (Organismos del Estado, Jefe de Seguridad, Gerente de Área o Terminal, comité de Crisis, Global Security.) dependiendo del nivel de la Emergencia.
- Seguir instrucciones de los delincuentes.
- Tratar de identificar el grupo al cual pertenecen.
- Memorizar los rasgos físicos del líder del grupo.
- No realizar ninguna acción defensiva que coloque en riesgo su vida y la de los demás.
- En caso de llegar el apoyo de la Fuerza Pública, propender por su Auto-Protección.

- No polemice con los captores, No realizar ninguna acción defensiva que coloque en riesgo su vida y la de los demás.
- No sea visible para los captores, pase desapercibido, sea un buen observador.
- Si es abordado por los delincuentes, siga sus instrucciones.

Elaborado por: Belisario Hernandez, Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel, Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Afuni Manager T&O Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
---	---	--	---



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



ANEXO 4.

PROTOCOLO EN CASO DE SECUESTRO O RETENCION DEL EMPLEADO CVX

Oriente a la persona que reporta para adelantar las siguientes acciones:

- Recordar el mantener la calma.
- Seguir instrucciones de los delincuentes.
- Tratar de identificar el grupo al cual pertenecan.
- Memorizar los rasgos físicos del líder del grupo.
- No realizar ninguna acción defensiva u ofensiva que coloque en riesgo su vida y la de los demás.
- Informar al Centro de control Bogotá y este escalara el incidente a los involucrados (Organismos del Estado, Gerente de Seguridad, Gerente de Área o Terminal, comité de Crisis, Global Security.) dependiendo del nivel de la Emergencia.
- En caso de llegar el apoyo de la Fuerza Pública, propender por su Auto-Protección.
- La Gerencia de seguridad y el comité de Crisis alineados con Global Security activaran el plan 48 horas, para el manejo de esta eventualidad.

ANEXO 5.

PROTOCOLO EN CASO DE A SALTO A MANO ARAMADA Y TOMA DE REHENES CVX

Oriente a la persona que reporta para adelantar las siguientes acciones:

- Recordar el mantener la calma.
- Seguir instrucciones de los delincuentes.
- Tratar de identificar el grupo al cual pertenecan.
- Memorizar los rasgos físicos del líder del grupo.
- No realizar ninguna acción defensiva que coloque en riesgo su vida y la de los demás..
- En caso de llegar el apoyo de la Fuerza Pública, propender por su Auto-Protección.
- Informar al Centro de control Bogotá y este escalara el incidente a los involucrados (Organismos del Estado, Jefe de Seguridad, Gerente de Área o Terminal, comité de Crisis, Global Security.) dependiendo del nivel de la Emergencia.
- No manipular la escena del delito, esto ayudara a los investigadores a esclarecer los hechos.

ANEXO 6.

PROTOCOLO EN CASO DEFATALIDAD CVX

Elaborado por: Belisario Hernandez, Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel, Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Afiani Manager T&O Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
---	---	---	---



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



- Recordar el mantener la calma.
- Informar al Centro de control Bogotá y este escalara el incidente a los involucrados (Organismos del Estado, Jefe de Seguridad, Gerente de Área o Terminal, comité de Crisis, Global Security.) dependiendo del nivel de la Emergencia.
- No manipular la escena del delito hasta que lleguen los organismos del estado especializados para atender estos requerimientos.
- No suministrar ningún tipo de información a los medios de comunicación, esperar que se haga por los medios estipulados por la compañía.
- Si eres testigo presencial del homicidio, No realizar ninguna acción defensiva ofensiva que coloque en riesgo su vida y la de los demás.
- Memorice todos los detalles que pueda ver o escuchar, esto contribuirá a la investigación de las autoridades, para esclarecer los hechos sucedidos
- En caso de llegar el apoyo de la Fuerza Pública, propender por su Auto-Protección.

ANEXO 7.

PROTOCOLO EN CASO NARCOTRAFICO O CONTRABANDO CVX

- Recordar el mantener la calma.
- Si halla drogas o Contrabando dentro de las instalaciones de Chevron o si escucha algún plan para cometer este tipo de ilícitos en nuestras operaciones de cargue o descargue de producto, no sea evidente efectúe su reporte de tal forma que su vida no corra peligro, no entre en polémica con los infractores flinja aceptar seguir su consejos o sus propuestas.
- Reportar el caso al jefe de Seguridad, quien manejara la situación con los organismos del estado especializado para estos casos.
- Abaténgase de hacer cualquier comentario con personas diferentes a seguridad o a los organismos del Estado, la gerencia de Seguridad le dará toda la sensoria y el manejo con las autoridades competentes.
- No suministrar ningún tipo de información a los medios de comunicación, esperar que se haga por los medios estipulados por la compañía.
- Si es testigo presencial del ilícito, No realice ninguna acción defensiva ofensiva que coloque en riesgo su vida y la de los demás.
- Memorice todos los detalles que pueda ver o escuchar, esto contribuirá a la investigación de las autoridades, para esclarecer los hechos sucedidos
- En caso de llegar el apoyo de la Fuerza Pública, propender por su Auto-Protección.

ANEXO 8.

PROTOCOLO EN CASO RIÑA O PELEA DENTRO DELA \$ INSTALACIONE \$ CVX

Elaborado por: Belisario Hernandez. <small>Security Downstream</small>	Revisado por: Carlos Verbel. <small>Terminal Manager</small>	Aprobado por: Juan Carlos Afiani <small>Manager T&O Col.</small>	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
--	--	--	---



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



- Recordar el mantener la calma.
- Informar al Centro de control Bogotá y este escalara el incidente a los involucrados (Organismos del Estado, Jefe de Seguridad, Gerente de Área o Terminal, comité de Crisis, Global Security.) dependiendo del nivel de la Emergencia.
- No intente impedir la riña o pelea por medios físicos, sea neutral y no ingrese al líglio, esto puede comprometer su seguridad y la de los demás.
- No suministrar ningún tipo de información a los medios de comunicación, esperar que se haga por los medios estipulados por la compañía.
- Si es testigo presencial del problema, No realice ninguna acción ofensiva que ponga en riesgo su vida y la de los demás.
- Memorice todos los detalles que pueda ver o escuchar, esto contribuirá a la investigación de las autoridades, para esclarecer los hechos sucedidos
- En caso de llegar el apoyo de la Fuerza Pública, propender por su Auto-Protección.

ANEXO 9.
PROTOCOLO EN CASO DE INGRESOS A LA FACILIDADES CVX NO AUTORIZADOS (Por sitios diferentes a los controles de acceso, escalonamientos de muros o cerramientos perimetrales)

- Recordar el mantener la calma.
- Informar al Centro de control Bogotá y este escalara el incidente a los involucrados (Organismos del Estado, Jefe de Seguridad, Gerente de Área o Terminal, comité de Crisis, Global Security.) dependiendo del nivel de la Emergencia.
- Informe al intruso que está en un área privada, pregúntale que en que le puede colaborar, que está buscando utilizando un tono seguro y claro en su voz.
- No realizar ninguna acción ofensiva que coloque en riesgo su vida y la de los demás.
- No entre en polémica o discusión con el invasor, si se da al escape no trate de detenerlo, este o estos podrían agredirlo o causar lesiones a otros empleados.
- No suministrar ningún tipo de información a los medios de comunicación, esperar que se haga por los medios estipulados por la compañía.
- Memorice todos los detalles que pueda ver o escuchar, esto contribuirá a la investigación de las autoridades, para esclarecer los hechos sucedidos
- No manipular o destruir evidencias de los hechos delincuenciales.
- En caso de llegar el apoyo de la Fuerza Pública, propender por su Auto-Protección.

Elaborado por: Belisario Hernández, Security Downstream	Revisado por: Carlos Verbel, Terminal Manager	Aprobado por: Juan Carlos Afuni Manager T&O Col.	Actualizado: 1-03-2018 Revisión No.04
---	---	--	---



Chevron Petroleum Company
Guía de Protección de la IP Terminal San Andrés



Instalación Portuaria Terminal el Arenal de Chevron San Andres Islas



NOTA:

- ❖ Las actividades de seguridad física, control y vigilancia de la IP del terminal hacen parte de un contrato de servicios manejado exclusivamente por el departamento de seguridad de Chevron y por la Gerencia del Terminal, por lo tanto ninguna persona o funcionario diferente a éstas dos dependencias, podrá autorizar cambios u omisiones a las normas y procedimientos establecidos en éste documento.
- ❖ Es deber y obligación del operador de seguridad preste un servicio de seguridad y vigilancia al 100 %, manteniendo la ética como profesional de vigilancia y seguridad dentro de los parámetros reglamentados por la Superintendencia de Seguridad y Vigilancia. Por lo cual no deberá presentarse ningún tipo de conflicto de intereses con clientes internos y externos al establecer amistades, recibir regalos o especie u participar en actividades recreativas que impida el libre desarrollo de su trabajo.

Elaborado por:	Revisado por:	Aprobado por:	Actualizado:
Belisario Hernandez. Security Downstream	Carlos Verbel. Terminal Manager	Juan Carlos Afiani Manager T&O Col.	1-03-2018 Revisión No.04