

PUERTO BRISA S.A.

Reglas & Regulaciones Portuarias



Contenido

1. INFORMACIÓN GENERAL	3
2. AYUDAS A LA NAVEGACIÓN.....	5
3. CÓDIGO DE PROTECCIÓN DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS (PBIP)	5
4. ESTACIÓN DE PILOTOS	6
5. REQUERIMIENTOS DE LA MOTONAVE.....	6
6. NOMINACIÓN DE LA MOTONAVE	9
7. PLAN DE ESTIBA.....	10
8. NOTICIAS E INFORMACIÓN ANTES DEL ARRIBO	11
9. CONDICIONES PARA EL ARRIBO	11
10. LIMPIEZA DE LAS BODEGAS.....	12
11. CARGUE DE LA MOTONAVE	13
12. NOTA DE ALISTAMIENTO (NOTICE OF READINESS - NOR)	14
13. SERVICIOS DE REMOLCADOR	15
14. COMUNICACIONES	15
15. ESTADÍA EN PUERTO	15
16. REGULACIONES GENERALES	17

1. INFORMACIÓN GENERAL

- 1.1. Puerto Brisa S.A. está localizado a 94 kilómetros de la ciudad de Santa Marta, Departamento de Magdalena y a 74 kilómetros de la ciudad de Riohacha, Departamento de La Guajira. El Terminal está ubicado en posición geográfica 11° 15' 37, 96" N; 73° 22' 56, 11" W.
- 1.2. Puerto Brisa es un Puerto de aguas abiertas, con posible influencia de condiciones climáticas al momento de la operación de cargue.
- 1.3. El Puerto estará certificado de acuerdo al Código Internacional de Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP).
- 1.4. Características del Terminal:

Puerto	Dibulla, Colombia
Puerto VHF	11 - 16
Posición de estación de pilotos	11° 18' 46,9" N; 73° 23' 49,3" W
Escala pilotos	Escala combinada/Estribor/01 metro arriba del nivel de agua
Nombre del Terminal	Puerto Brisa S.A. (PBSA)
Posición del Terminal	11° 15' 37,96235" N; 73° 22' 56,11548" W
Operaciones VHF del Terminal	16
Clima prevaleciente	Temporada de vientos: Enero - Febrero
	Vientos NNE 29,9% / NE 31,3%
	Mareas 0,33 Mts. En Verano / 0,20 Mts. promedio
Corrientes de mar	En superficie 18,0 - 20,0 cm/s a 5,0 Mts.
	En profundidad 6,0 - 14,0 cm/s a 20,0 Mts.
Orientación de corrientes	Temporada lluviosa ENE 85% / NE 10%
	Temporada seca E 90% / ESE 10%
Restricciones de clima para maniobrar	Velocidad del viento 56 km/h
	Altura de la ola > 2,5 Mts.
Densidad del agua	1,025 g/ml
Restricción de marea para amarre / desamarre	No
Hora amarre / desamarre	24 hrs. Domingos y festivos incluidos
Horario laboral	24 hrs. Domingos y festivos incluidos
Uso de remolcadores	Obligatorio
Sistema de cargue	Shiploader con banda transportadora encapsulada
Cantidad de carga determinada por	Lectura final de calados

- 1.5. Las motonaves dispuestas a cargar, deben considerar las siguientes restricciones:

Restricciones actuales en muelle (Terminal PBSA)	
Tipo de muelle	Plataforma
Longitud del muelle	360 Mts.
Eslora máxima	305 Mts.
Manga máxima	45 Mts
Calado máximo permitido	15 Mts
Profundidad en la zona	16,3 Mts
Calado aéreo máximo permitido	21 Mts
Posición de atraque	Ambos costados

- 1.6. Las motonaves dispuestas a cargar carbón deben considerar las restricciones obligatorias de calados de arribo a Puerto Brisa.

- 1.7. Los calados de arribo para maniobra, los cuales son de OBLIGATORIO cumplimiento, se presentan a continuación:

CALADOS OBLIGATORIOS DE ARRIBO					
SIZE	DWT (Kt)	FWD	DRAUGHT	AFT	DRAUGHT
Handy Size	10K-30K	10'	3.04 m	16'	4.87 m
Handy Max	30K-50K	12'	3.65 m	18'	5.48 m
Panamax	50K-70K	15'	4.57 m	21'	6.40 m
Small Cape	70K-100K	18'	5.49 m	24'	7.31 m
Cape Size	100K-180K	24'	7.31 m	29.5'	9.00 m

- 1.8. Todas las ayudas a la navegación cumplen con la descripción IALA Región B.
- 1.9. La carta de navegación con la aproximación a Puerto Brisa está disponible.
- 1.10. El Shiploader está diseñado para cargar en condiciones de vientos hasta 56 km/h. En exceso de esa velocidad de viento, se detendrán las operaciones de cargue y si dicha velocidad continúa aumentando, el Shiploader se asegurará en posición de tormenta.
- 1.11. El atraque está dispuesto para mantener seguridad durante el amarre en condiciones meteorológicas críticas dependiendo del tipo de motonave.

Cuando se esperen condiciones meteorológicas críticas extremas, Puerto Brisa o la Autoridad Marítima ordenará a las motonaves ir a zona de fondeo. Esta orden debe ser ejecutada sin demoras por parte de la motonave.

- 1.12. Es responsabilidad del Capitán de la motonave decidir si atraca en muelle o no, por razones de seguridad, incluso en condiciones inferiores a las expuestas en los artículos antes mencionados.

2. AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

Todas las ayudas a la navegación cumplen con las normas IALA Región B.

2.1. Boyas

- Marcas laterales Región B : 12 boyas (B1-B13)
- Etiqueta de seguridad : BM 11° 18'46,9"N;73°23'49,3"W
- Etiqueta especial : BF 11°18'39,8"N; 73°24'25,7"W

2.2. Luces de referencia o enfilación

- Lámpara PEL : 1,9 Mts.
- Divergencia horizontal : 3,5°

2.3. Sistema VTS (Vessel Traffic Service – Servicio de Tráfico Marítimo)

- Radar
- Circuito Cerrado de TV (CCTV)
- Radio VHF
- Sistema Automático de Identificación (Automatic Identification System – AIS)

3. CÓDIGO DE PROTECCIÓN DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS (PBIP)

- 3.1. Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP): Señor Juan Carlos Giraldo Manrique
- 3.2. Email : direccionoperaciones@puertobrisa.com
jcgiraldomarc@yahoo.com

- mts@puertobrisa.com
control@puertobrisa.com
- 3.3. Teléfono :57 + 320 303 8594
57 + 319 250 7160
- 3.4. Nivel MARSEC :01

4. ESTACIÓN DE PILOTOS

4.1. La estación de pilotos está ubicada en posición 11° 18' 46, 9" N; 73° 23' 49, 3" W y a 2,6 millas náuticas del Terminal. Cuando la motonave esté en etapa de aproximación, debe mantenerse en Canal 16 VHF para recibir instrucciones de la agencia y/o pilotos. El servicio de pilotaje y de remolcadores es obligatorio para todas las motonaves que naveguen hacia y desde Puerto Brisa.

5. REQUERIMIENTOS DE LA MOTONAVE

- 5.1. Para ser aceptadas para cargue en Puerto Brisa, las motonaves deben cumplir con los requerimientos de la Autoridad Portuaria Colombiana, así como cumplir en todos los aspectos con los requerimientos y regulaciones del Terminal que se listan en el presente documento. Es deber de los propietarios de las motonaves, armadores o representantes, confirmar el cumplimiento de las regulaciones a Puerto Brisa a través del Agente Marítimo Registrado, al menos dos (2) días después que la motonave haya sido aceptada para cargue.
- 5.2. Enviar a Puerto Brisa, al menos con 72 horas de anticipación a la llegada a la estación de pilotos, el formato ETA de Puerto Brisa, incluyendo todas las características del buque y el plan de estiba y cargue.
- 5.3. Debe cumplir con las leyes vigentes, convenciones y provisiones colombianas e internacionales.
- 5.4. Cumplir con las condiciones técnicas de Puerto Brisa y con los planes de manejo ambiental, así como las condiciones técnicas establecidas en los sistemas de gerencia ambiental.

- 5.5. La motonave no debe ser de doble bodega, o tener mamparos centrales en ninguna de las bodegas, que puedan obstruir las operaciones de cargue. Si los mamparos de la motonave no son horizontalmente corrugados, se debe tener un recubrimiento en las bodegas y su diseño de construcción no debe impedir la operación del Shiploader. Si la motonave arriba por primera vez, debe suministrar información detallada con el fin de determinar su conveniencia para el puerto.
- 5.6. Las motonaves deben tener menos de 25 años de construidas y estar clasificadas por una Sociedad Clasificadora IACS. Buques mayores de 25 años deben realizar una lectura especial de calados al arribo, con el fin de certificar que la motonave está en condiciones adecuadas de operación y maniobra. El costo de la lectura de calados será por cuenta del buque.
- 5.7. Tener suficiente capacidad de bombeo de lastre para garantizar que las operaciones de deslastre no interfieran con las operaciones de cargue. Demoras causadas por las operaciones de lastre/deslastre del buque a las operaciones de cargue, así como otras demoras del buque, estarán por cuenta del propietario del buque, armador o representante.
- 5.8. La motonave debe tener las marcas de calado pintadas y visibles en el casco, en proa, popa, estribor, babor y en el sector medio.
- 5.9. Todos los datos, libros de estabilidad, tablas de calibración de tanques y correcciones de trimado requeridas para las lecturas de calado, deben estar disponibles a bordo.
- 5.10. La motonave debe estar en capacidad de recibir carga a la rata de cargue definida por el Terminal.
- 5.11. La tripulación debe estar certificada de acuerdo a la ley de la bandera de la motonave y acuerdos internacionales.
- 5.12. La motonave no debe tener grúas u obstáculos en cubierta. En caso de que esto ocurra, las grúas u obstáculos deben ser móviles y deben ser posicionadas de tal forma que no obstruyan la operación del Shiploader, que no reduzcan la rata de cargue o impidan las operaciones normales en Puerto Brisa. Motonaves con grúas u obstáculos, que tengan intenciones de cargar en el Terminal, deben suministrar planos generales mostrando las dimensiones de sus escotillas, estructuras en cubierta y la posición de los obstáculos sobre cubierta.

- 5.13. Las motonaves deben cumplir con los requerimientos mínimos de Puerto Brisa en todo momento y cumplir todas las etapas de revisión y aprobación.
- 5.14. El agua de lastre a ser descargada en aguas del Terminal, debe estar limpia de acuerdo a lo establecido por la convención marítima MARPOL (73-78).
- 5.15. La motonave debe tener un Certificado de Seguridad Internacional y una copia válida del Documento de Cumplimiento expedido en términos de Código ISM.
- 5.16. La motonave debe tener un Certificado de Seguridad Internacional de Buques, indicando que cumple con los requerimientos de la Convención SOLAS, capítulo XI-2 y parte A del Código PBIP.
- 5.17. La motonave no puede tener prohibiciones o estar listada en ningún Memorando de Entendimiento o incluida en listas de buques considerados no compatibles para Puerto Brisa.
- 5.18. La motonave o su propietario, no puede estar o haber estado en la lista del Departamento del Tesoro de los Estados Unidos disponible en el link: <http://www.ustreas.gov/offices/enforcement/ofac/sdn/>, Unión Europea, Naciones Unidas, o cualquier entidad oficial que regule o haga cumplir sanciones internacionales.
- 5.19. Todas las motonaves deben proveer iluminación adecuada de trabajo, sitios de trabajo y servicios de sanitario para el personal de operaciones de Puerto Brisa requerido para trabajar a bordo.
- 5.20. La motonave o su propietario, debe responder por todos los pagos al puerto, incluyendo pago por derechos de luces y otros impuestos, gravámenes y cargos cuyo pago es obligatorio en Colombia.
- 5.21. Puerto Brisa puede aceptar, a discreción, motonaves que estén por fuera de los requerimientos definidos, basándose en casos particulares.

6. NOMINACIÓN DE LA MOTONAVE

- 6.1. El ETA diario debe ser reportado a las 08:00 horas, hora colombiana (-5 GMT).
- 6.2. El Capitán de la motonave debe enviar la Nominación de Arribo ETA, al recibir las instrucciones de su propietario o arrendatario, a la agencia marítima registrada. La motonave debe enviar las Nominaciones de Arribo ETA, a la agencia marítima, 10 días antes de su arribo y todos los días subsiguientes. Las Nominaciones de Arribo deben ser enviadas antes de las 14:00 horas, hora colombiana.
- 6.3. Cuando se nomine una motonave para cargue en Puerto Brisa, el propietario debe enviar, confirmar y revertir todas las inquietudes 72 horas antes de la fecha de arribo, con la siguiente información:
 - Nombre de la motonave y nombres anteriores.
 - Tiempo y hora ETA (Local: -5 GMT).
 - Notas de llamada / No. OMI / Bandera / Puerto de Registro.
 - Nombre del agente.
 - Último puerto de recalada.
 - Calado de arribo FORE / AFT (Proa / Popa).
 - Calado extremo de arribo hasta la altura de las escotillas.
 - Calado esperado de navegación.
 - Laste de arribo (MT) y tiempo esperado de deslastre.
 - ¿El deslastre concuerda con el cargue de acuerdo a la rata de cargue del puerto?
 - Tipo de carga previa.
 - Datos de la siguiente inspección especial (special survey).
 - Certificación PBIP.
 - Puerto destino.
 - Cantidad de material a cargar.
 - Rotación de las bodegas con cantidades para cada paso.
 - ¿La motonave está libre de gases?
 - Condición de gobierno / Equipos de navegación.
 - Condición del equipo de amarre.
 - Tonelaje de Peso Muerto oficial en toneladas métricas / GRT / NRT / LOA / BEAM, tomado del registro del buque.

- Longitud del área de cargue desde la escotilla No. 1 de proa, hasta el final de la última escotilla en popa y ancho de las escotillas.
 - Distancia entre la última escotilla de popa y la primera escotilla de proa.
 - Capacidad de granel (metros cúbicos) de cada bodega.
 - Tipo y descripción de carga en tránsito incluyendo cualquier carga peligrosa o riesgosa, incluso la carga de clasificación IMDG.
- 6.4. La nominación será aceptada por Puerto Brisa dentro de las 24 horas anteriores al arribo, si no se encuentran mayores inconvenientes en el proceso de aprobación.

7. PLAN DE ESTIBA

- 7.1. El Capitán de la motonave debe enviar el Plan de Estiba para aprobación tan pronto como sea posible, pero con un mínimo de cinco (5) días antes del arribo a Puerto Brisa.
- 7.2. La secuencia de cargue debe tener en consideración un máximo de dos (2) rotaciones por bodega.
- 7.3. En todos los casos en que sea posible, con el fin de hacer las operaciones de cargue rápidas y eficientes, los estibadores prefieren cargar las bodegas en un solo paso, si es posible. En caso tal, se requiere que el Capitán de la motonave informe a los estibadores si esto es posible. Las bodegas con capacidad de 95 a 100%, deben cargar al menos entre un 88% y un 90% de su capacidad en el primer paso, con el fin de maximizar la eficiencia en el trimado.
- 7.4. El trimado final de la motonave debe hacerse en un solo paso. En todos los casos, las bodegas para trimado no deben ser más de dos (2). No habrá autorización de trimado para bodegas con cantidades menores a 200 toneladas.

8. NOTICIAS E INFORMACIÓN ANTES DEL ARRIBO

- 8.1. Se requiere que el Capitán de cada motonave envíe, tan pronto como reciba instrucciones del propietario o arrendatario, la primera Nominación de Arribo ETA a Puerto Brisa.
- 8.2. Se deben enviar nominaciones ETA en todos los días subsiguientes a la primera Nominación de Arribo.
- 8.3. La Nota de Alistamiento (Notice Of Readiness - NOR) debe ser aceptada en estricto acuerdo con los términos del contrato de fletamento y después del cumplimiento absoluto de todas las Reglas & Regulaciones de Puerto Brisa, las cuales se estipulan en el presente documento. Se debe tener atención especial a la restricción de calado aéreo (21 metros).
- 8.4. Las motonaves Ore-Bulk-Oil (OBO) deben tener un certificado de Libre de Gases (Gas Free Certificate) para los estibadores y las autoridades del puerto antes que la Nota de Alistamiento (Notice Of Readiness - NOR) sea aceptada por Puerto Brisa.

9. CONDICIONES PARA EL ARRIBO

- 9.1. La escala para pilotos debe ubicarse en un punto medio del buque y el Capitán de la motonave debe asegurarse de proveer un arnés de seguridad y una línea de vida para el piloto práctico.
- 9.2. Todas las motonaves requieren arribar bajo las condiciones y requerimientos de Puerto Brisa. Cualquier demora en el inicio de las operaciones de cargue como resultado de incumplimiento de los requerimientos del Terminal, no será por cuenta de Puerto Brisa.
- 9.3. Todos los equipos contra incendios deben estar listos en todo momento y a lo largo de la motonave.
- 9.4. Se requiere que las motonaves arriben en completa condición de lastre para cumplir con la restricción de máximo calado aéreo. Puerto Brisa no puede aceptar la Nota de Alistamiento (Notice Of Readiness - NOR) hasta que se alcance la restricción máxima de calado aéreo. Cualquier demora en el inicio de las operaciones de cargue, como resultado de incumplimiento

en las restricciones de calado aéreo, será por cuenta del propietario de la motonave. Si el buque no es capaz de mantener el máximo calado aéreo, la operación de cargue puede empezar a discreción de Puerto Brisa, a una rata de cargue reducida. Cualquier daño del estibador a la motonave o trimado inapropiado de la carga, será por cuenta del propietario de la motonave y los estibadores no podrán ser declarados como responsables.

- 9.5. El lastre a bordo debe ser suficiente para que la propela esté por lo menos un 90% inmersa y para que el asiento no exceda de dos (2) metros en popa. Para los buques graneleros, los tanques de doble fondo, usados para cumplir con los requerimientos de calado, deben estar completamente llenos o vacíos, y si es posible también los tanques de tope (si se usan), con el fin de que la operación de cargue pueda iniciar tan pronto como las lecturas de calado sean completadas.
- 9.6. El Capitán de la motonave debe certificar que el agua de lastre a ser bombeada, cumpla con el código IMO, esté limpia y venga de tanques segregados.
- 9.7. Es responsabilidad del Capitán de la motonave tener todas las líneas de winches para amarre en modo manual y completamente funcionales en todos los aspectos. Luego de estar amarrada, se requiere que la motonave mantenga un tripulante vigilando el amarre en todo momento, hasta que zarpe del puerto.
- 9.8. El correcto amarre de la motonave es el aspecto de mayor importancia para la seguridad y para que las operaciones de cargue sean eficientes. El Capitán de la motonave y los pilotos son solidariamente responsables por el amarre seguro de la motonave.
- 9.9. En caso de que la última carga haya sido algún producto derivado de petróleo, se debe completar un certificado de Libre de Gas (Gas Free Certificate).

10. LIMPIEZA DE LAS BODEGAS

- 10.1. Antes de iniciar la operación de cargue, las bodegas de la motonave deben estar limpias, libres de contaminantes y sin residuos de cualquier carga anterior, corrosión o pérdida de material que pueda contaminar el carbón.

Todas las escotillas deben estar abiertas al arribo, con el fin de facilitar la inspección de la motonave.

- 10.2. La motonave no debe ser limpiada (de carbón o material contaminante) en muelle.
- 10.3. Si las bodegas no pasan como limpias luego del atraque, se ordenará a la motonave abandonar el muelle, con gastos por cuenta de su propietario.
- 10.4. La motonave debe arribar con todas las escotillas y bodegas listas para iniciar operaciones luego del atraque.
- 10.5. Motonaves con escotillas móviles deben verificar que las escotillas no excedan la cubierta.
- 10.6. Si el sistema de apertura de las escotillas de la motonave es de rodamiento, las escotillas no deben sobresalir más de 2,5 metros por fuera de la cubierta del buque.
- 10.7. La apertura o cierre de las escotillas para cargue queda bajo la responsabilidad de la motonave.

11.CARGUE DE LA MOTONAVE

- 11.1. La rata de carga máxima del Terminal para buques graneleros es de 5.000 toneladas/hora.
- 11.2. El cargue de la motonave se hará de acuerdo a la secuencia de cargue aprobada y acordada entre Puerto Brisa y el Capitán de la motonave. Para esto, se hará una reunión pre-operativa luego del atraque de la motonave y previo inicio a la operación de cargue.
- 11.3. No se requiere que la motonave se mueva a lo largo del muelle para completar la operación de cargue de todas las bodegas.
- 11.4. La operación de cargue estará bajo supervisión y responsabilidad del Capitán de la motonave.

- 11.5. En condiciones climatológicas adversas, se requiere que los estibadores hagan ajustes a la secuencia de cargue para facilitar operaciones de cargue seguras.
- 11.6. Cualquier demora causada por la motonave, ocasionada por deslastre lento o inapropiado, será por cuenta del propietario de la motonave.
- 11.7. La motonave debe asegurarse que su cubierta esté libre de grúas u obstáculos que impidan la operación normal de estiba o que reduzcan la rata de cargue.
- 11.8. La motonave notificará a los estibadores cada hora acerca de la operación de trimado.
- 11.9. Cualquier instrucción especial para cargue debe ser incluida en el plan de cargue a consideración de Puerto Brisa.
- 11.10. El Primer Oficial debe realizar una lectura de calados INTERMEDIA antes de los 2 pasos finales de la etapa de trimado y debe firmar la Declaración de Trimado, detallando cuánto material hay a bordo, además de cuánta y dónde se debe ubicar la carga para trimado. El Primer Oficial no debe demorarse en las operaciones de lectura intermedia de calados. Debe ser rápido y eficiente.
- 11.11. El peso del carbón cargado a la motonave deberá ser determinado por la lectura final de calados. Para facilitar la realización de la lectura de calados, se deben colocar escalas de acceso en los puntos de marcas de calado en la parte respectiva fuera de borda y el Capitán de la motonave debe asegurarse de proveer un arnés de seguridad e iluminación adecuada para los inspectores.

12. NOTA DE ALISTAMIENTO (NOTICE OF READINESS - NOR)

- 12.1. La Nota de Alistamiento (Notice Of Readiness - NOR) puede ser presentada a cualquier hora, día o noche, domingos y festivos incluidos, una vez la motonave esté lista para cargar, con bodegas limpias y secas, libres de contaminantes, libres de residuos de cualquier carga anterior, libre de corrosión o pérdida de material que pueda contraminar al carbón.

13. SERVICIOS DE REMOLCADOR

- 13.1. Los prestadores de servicios de remolcador deben presentar un documento de prueba de tenencia de seguro, características de la nave, todos los certificados y reportes de las condiciones de cada remolcador, a Puerto Brisa, para aceptación de los equipos para operación.
- 13.2. El documento de cada remolcador debe ser renovado anualmente y enviado a Puerto Brisa para aceptación.
- 13.3. Puerto Brisa se reserva el derecho a realizar inspecciones adicionales a los remolcadores. Toda la información proveída por los operadores portuarios debe cumplir con la ley, con la normatividad marítima y con las regulaciones de seguridad de Puerto Brisa.
- 13.4. Puerto Brisa se reserva el derecho a rechazar cualquier solicitud de los operadores portuarios que pongan en peligro las operaciones marítimas y seguridad de la infraestructura del Terminal, situación que se notificará a la autoridad marítima respectiva.
- 13.5. Los proveedores de remolcadores pagarán una tarifa por maniobra por remolcador, por el uso de las instalaciones portuarias.

14. COMUNICACIONES

- 14.1. Cualquier evento o cuestión relacionada con la carga, la operación de carga o el puerto, debe ser comunicada inmediatamente por el Capitán de la motonave a través del agente marítimo registrado, por escrito, al Departamento de Operaciones de Puerto Brisa.

15. ESTADÍA EN PUERTO

La motonave debe:

- 15.1. Mantener a bordo suficientes oficiales y tripulación para atender los amarres, apertura y cierre de las escotillas, atender los accesos con escalas y, en general, garantizar una operación segura y eficiente.
- 15.2. Cuandoquiera que sea requerido, moverse a la zona de fondeo.

- 15.3. Suplir una escala apropiada e iluminada para el embarque y desembarque de los estibadores. La escala de acceso debe estar en buenas condiciones y con una red de protección.
- 15.4. Proveer un anillo salvavidas y línea de seguridad para usar en caso de emergencia.
- 15.5. Proveer iluminación apropiada en cubierta.
- 15.6. Un tripulante debe vigilar siempre la pasarela. La motonave es responsable por el control de la seguridad a bordo.
- 15.7. Se debe llevar a cabo una lectura de calados diaria y esta debe ser reportada por el Primer Oficial a las 07:00 horas.
- 15.8. Los cambios en el Plan de Estiba y en la secuencia de cargue deben ser acordados entre la motonave y el Terminal, y deben ser notificados al menos dos (2) horas antes de la intención de cambio. De igual forma, el acuerdo debe ser firmado y recibido tanto por el Terminal como por la motonave.
- 15.9. El Primer Oficial debe notificar al Terminal, al menos con 30 minutos de anticipación, acerca de cualquier detención, que no sea de emergencia, en las operaciones de cargue/descargue solicitada por la motonave, incluyendo las lecturas de calado intermedias.
- 15.10. Las operaciones de cargue/descargue debe estar siempre bajo la supervisión estricta de un oficial de la tripulación.
- 15.11. Las inspecciones de la Policía Antinarcóticos son obligatorias.
- 15.12. El Capitán de la motonave debe declarar por escrito la secuencia de trimado, una vez sea declarada la carga faltante por cargar, con las instrucciones de cantidades por bodega. El trimado debe considerar máximo dos bodegas.
- 15.13. El trimado debe llevarse a cabo únicamente por el Shiploader.
- 15.14. El inspector de calados agendado debe llevar a cabo las lecturas de calado inicial, intermedio y final.

- 15.15. El Primer Oficial debe acompañar las lecturas de calados para ser testigo de esa actividad.
- 15.16. El Terminal inspeccionará los procedimientos de seguridad a bordo y las condiciones de carga del buque durante las operaciones.

16.REGULACIONES GENERALES

- 16.1. El Capitán de la motonave debe entender las regulaciones del puerto antes del arribo. De no ser así, debe consultar con su agente para asegurarse de los cumplimientos de la motonave.
- 16.2. De acuerdo con las leyes colombianas y las Reglas & Regulaciones de Puerto Brisa, está prohibido contaminar los puertos colombianos, costas y/o aguas territoriales. Colombia es un país que cumple con la Convención MARPOL y el Convenio de Gestión del Agua de Lastre (BWMC, por sus siglas en inglés) y las motonaves deben dar cumplimiento a estos acuerdos. Las aguas de sentina no deben ser descargadas tan pronto se ingrese a aguas territoriales colombianas. Si un buque es sorprendido bombeando agua contaminada, todas las operaciones le serán suspendidas y el hecho será inmediatamente reportado a las autoridades marítimas colombianas. Además, el cargue no será reanudado hasta tanto el hecho sea propiamente investigado y las autoridades colombianas permitan el restablecimiento de la operación para la motonave. Todas las multas, demoras en el cargue, costos y consecuencias por estos hechos será por cuenta de propietario de la motonave.
- 16.3. En referencia a los tanques de agua sucia u otros tanques que mantienen aguas contaminadas, usados para acogerse a las regulaciones MAPOL y OMI, las motonaves deben arribar a Puerto Brisa con estos tanques en una capacidad menor al 70%. Estas estipulaciones serán chequeadas por las autoridades locales y si los tanques son encontrados con una capacidad del 70% o mayor, no se aceptará la Nota de Alistamiento (NOR) de la motonave hasta tanto se cumpla con las regulaciones locales. Como parte de las medidas de Puerto Brisa para prevenir los accidentes ambientales y minimizar el riesgo de estos accidentes, es recomendable que cualquier

tanque de combustible o de agua sucia situado en el costado de babor, esté vacío antes de iniciar la operación de cargue.

- 16.4. Se asume como una medida de seguridad ambiental adicional si la motonave cambia su combustible, aceites, agua sucia o residuos disponibles desde tanques del costado de babor a tanques del costado de estribor, considerando que la operación de cargue de carbón se llevará a cabo por el costado de babor de la motonave (costado Este del muelle). Esto es ampliamente recomendado y de ejecución prudente de acuerdo al consentimiento ambiental internacional en beneficio de todas las partes.
- 16.5. Para garantizar la seguridad y protección del buque, de la tripulación y de las operaciones de carga, dos (2) vigilantes deben estar a bordo de la motonave, cuyos gastos serán por cuenta del propietario. Los oficiales del buque deben verificar, inspeccionar y complementar las órdenes de los guardas de seguridad que estén sobre cubierta.
- 16.6. El servicio de vigilancia es obligatorio durante la estancia en puerto.
- 16.7. Todos los gastos del servicio de vigilancia serán por cuenta del buque.
- 16.8. Se deben proveer líquidos y servicio de baños a los vigilantes de turno.
- 16.9. El Capitán de la motonave debe hacer seguimiento al servicio de vigilancia e informar acerca de cualquier observación al agente marítimo registrado y al Terminal.
- 16.10. Antes, durante y después de la operación de cargue, el Capitán de la motonave debe asegurarse de que ningún trabajo o material que pueda generar una ignición, se ejecute en inmediaciones de la carga.
- 16.11. Los trabajos de mantenimiento y reparación requerirán acreditación de Puerto Brisa y de las autoridades marítimas, quienes deben agendar un inspector para los trabajos.
- 16.12. La motonave proveerá iluminación suficiente a bordo para el cargue nocturno y será responsable de abrir y cerrar las escotillas.
- 16.13. Las instalaciones portuarias no incluyen pasarela entre la motonave y el muelle. El acceso seguro entre la motonave y el muelle es de responsabilidad de la motonave en todo momento. La pasarela debe ser

ajustada con rodillos de muelle para permitir su libre movimiento. A la pasarela también se le debe instalar una red rígida de seguridad, manteniendo el espacio libre para caminar. La iluminación de la pasarela corresponde al buque. Si no es posible ubicar una pasarela, el abordaje y la salida del buque se harán con un bote por la parte marítima. Todos los gastos causados por la incapacidad de instalación de una pasarela, serán asumidos por la motonave.

- 16.14. El acceso externo a la motonave será ubicado por la tripulación, permitiendo la correcta operación y movimiento del Shiploader.
- 16.15. El Capitán de la motonave debe anunciar el personal autorizado para permanecer a bordo. De igual manera debe anunciar las posibles visitas en cumplimiento del código PBIP.
- 16.16. El Capitán de la motonave es responsable por la seguridad de todo el personal que use la pasarela y debe prever daños a la estructura del muelle. El Capitán de la motonave será responsable por cualquier daño al muelle o al Shiploader.
- 16.17. El supervisor definido por Puerto Brisa debe estar informado ante cualquier pronunciación acerca del inicio de operaciones. Ningún equipo de la motonave, incluyendo grúas sobre cubierta y maquinaria, deben extenderse del límite de la cubierta del buque.
- 16.18. Se debe entregar una copia debidamente diligenciada del Bill of Lading (B/L) al Departamento de Operaciones de Puerto Brisa y la prueba de entrega será responsabilidad del agente marítimo registrado de la motonave.
- 16.19. Las formalidades de zarpe deben ser organizadas por la agencia marítima registrada de la motonave, con el fin de que la motonave no se demore más de dos (2) horas en zarpar, luego de la culminación de cargue.
- 16.20. Puerto Brisa se reserva el derecho a interrumpir unilateralmente los derechos de acceso a la instalación portuaria.
- 16.21. Puerto Brisa tiene derecho a rechazar o suspender los derechos de acceso a la instalación portuaria a cualquier motonave que ponga en riesgo el personal, la eficiencia del puerto y la seguridad de las operaciones.

- 16.22. El uso de servicios de pilotos colombianos y remolcadores es obligatorio para arribar a y zarpar desde Puerto Brisa.
- 16.21. La inspección con buzos es obligatoria y se debe llevar a cabo antes del zarpe de la motonave. Durante la inspección, la propela debe estar detenida, no debe haber bombeo o descargue y ninguna válvula debe estar abierta.
- 16.22. Sólo se permite a personal técnico, administrativo y operativo, estar a bordo de la motonave durante la estancia en puerto.
- 16.23. El Capitán de la motonave debe tener presente el documento de interface, el cual debe ser proveído por el Oficial de Protección de la Instalación Portuaria, y el documento de Reglas & Regulaciones del Terminal.
- 16.24. Las motonaves deben tener en cuenta que Puerto Brisa no proveerá, en etapa inicial, servicios tales como agua potable, energía, aprovisionamiento de combustible, descargue de sentinas o descargue de aceites.
- 16.25. En el evento en que la motonave requiera servicios de aprovisionamiento, el Capitán de la motonave debe contratar un Ship Chandler autorizado por la autoridad marítima Colombia.
- 16.26. Al término de las operaciones de cargue, se firmará el Statement Of Facts o Estado de los Hechos, relacionando las actuaciones desarrolladas durante la operación. Este será el único documento oficial para determinar los eventos ocurridos en la operación y definirá el volumen cargado, considerando la lectura final de calados.