



TERMINAL CARTAGENA



REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE OPERACION PORTUARIA

(Resolución N° 00850 del 6 de abril de 2017-Ministerio de Transporte)

BAHIA DE CARTAGENA-NOVIEMBRE 7-2018

**SOCIEDAD
PUERTO BUENAVISTA S. A.
TERMINAL CARTAGENA**

***REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE
OPERACION PORTUARIA***

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

BAHIA DE CARTAGENA-NOVIEMBRE 7-2018

CONTENIDO

CAPITULO I ASPECTOS GENERALES

ANTECEDENTES

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

CAPÍTULO II ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL

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

CAPÍTULO III INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS

- 3.1 Canales de acceso
- 3.2 Dársena de maniobras

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

CAPÍTULO IV

SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA

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

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

CAPITULO V

PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

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

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

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

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

CAPITULO VII CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE

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

CAPITULO VIII DOCUMENTACION Y ACTIVIDADES DE COORDINACION

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

PLANOS:

- Características del muelle
- Batimetría áreas de atraque y maniobra

CAPÍTULO I GENERALIDADES

Antecedentes.

Mediante Contrato de Concesión N° 020 del 30 de septiembre de 1997 y Otrosí N° 2 del 2017 del Instituto Nacional de Concesiones (INCO) se otorga Concesión a la SOCIEDAD PORTUARIA BUENAVISTA S.A, con base en dicho contrato se presenta proyecto de RCTOP (Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria) para la evaluación y concepto de la Autoridad Marítima, de acuerdo a lo establecido en la Resolución 000850 de 2017 del Ministerio de Transporte.

1.1. Objetivo.

-Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento están acordes con la Ley 1 de 1991, la Resolución 00850 de abril 6 de 2017 del Ministerio de Transporte y del Contrato de Concesión 020 del 30 de septiembre de 1997 y Otrosí N° 2 del 2017, suscrito entre el Instituto Nacional de Concesiones (**INCO**) hoy Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y Sociedad Puerto Buenavista S. A, (en adelante "**SPB S.A.**"), los cuales constituyen parte integral del presente Reglamento.

-La Sociedad Puerto Buenavista S. A, tiene una concesión portuaria marítima de servicio al público en general, para la movilización de gráneles líquidos y sólidos, contenedores y carga general, utilizando en forma temporal y exclusiva un frente de playa de 211 metros lineales, en consecuencia, en los términos de la Ley 1a de 1991, se continuará con la operación de un muelle tipo marginal multipropósitos para el manejo de gráneles y carga general.

-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 *SPB S. A*, 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 *SPB S. A.*, 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 de la *SPB S. A.*, lo anterior en cumplimiento a los términos de la Resolución N° 0000850 de abril 6 de 2017 del Ministerio de Transporte.

1.3 Definiciones.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Funcionario Responsable: Persona designada por *SPB S. A* 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. *SPB S. A*, 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 la SPB S. A, 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 *SPB S. A*, 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 *SPB S. A*, independientemente de cuanto lleve la nave en fondeo.

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: *SPB S. A*, 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.

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

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

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

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

Reglamento: Es el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la *SPB S. A.*

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

Regulaciones: Normas Nacionales e Internacionales aplicables en este documento.

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

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

Tarifa de Operación Portuaria: Es la tarifa que se cobra por los servicios portuarios, el Agente Marítimo paga el muellaje y el Cliente paga la tarifa de operación, igualmente se puede presentar la opción de que el Cliente pague ambos rubros en representación de la Nave, para que la *SPB S. A.* emita la orden de cargue y/o descargue 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 la *SPB S. A.*, tal como el destino de un barco, del Agente Marítimo, entre otros.

Terminal: Las instalaciones y zonas accesorias dadas en concesión a *SPB S. A.*, y estipuladas en el Contrato de Concesión Portuaria No. 020 del 30 de septiembre de 1997, OTROSI N° 1 de noviembre 12 de 2003 y N° 2 de septiembre 29 de 2017.

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

Transferencia Terrestre: Comprende el conjunto de actividades mediante las cuales la carga es transportada vía terrestre con destino a/o procedente

de otras zonas del país 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 la *SPB S. A.*, o a otro deposito habilitado del sitio de almacenamiento a su destino final fuera de *SPB S. A.* (Urbaneo), y de un sitio de almacenamiento a otro dentro de las instalaciones de *SPB S. A.* (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 *SPB S. A.*

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

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

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 Resolución No 07726 del 01 de marzo de 2016, mediante la

cual se reglamenta la inscripción y el registro de operadores portuarios Maritimos y fluviales en cabeza de la Superintendencia de Puertos y Transporte, de conformidad con el Parágrafo 4º del Artículo 36 de la Ley 1753 de 2015.

- 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 SPB S. A, definirá los requisitos para el registro de los diferentes operadores y usuarios del muelle y solicitará los documentos que considere pertinentes para la muelle, con el fin de verificar las capacidades e idoneidad profesionales aplicados a cada uno de los diferentes servicios que se pretende realizar.

1.5 Obligaciones.

-La Sociedad Puerto Buenavista S.A (SPB S. A), compila el presente Reglamento Técnico Portuario en cumplimiento a los requerimientos del Ministerio de Transporte, con base en la Ley 1º del 10 de enero de 1991 y Resolución 000850 de abril 6 de 2017, de cumplimiento obligatorio para los Operadores Portuarios en las operaciones que ejecuten.

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

-La *SPB S. A* 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 *SPB S. A*, 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 *SPB S. A* 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 *SPB S. A* *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 *SPB S. A* 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.

-Adecuar espacios apropiados para el parqueo y la estadía de los vehículos de transporte de carga por vía terrestre y su tripulación, previo al ingreso a la terminal

portuaria para el respectivo cargue y descargue, siempre que el modelo operativo implementado por la terminal portuaria lo requiera.

1.5.1 Obligaciones de los operadores portuarios

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

-Al ingreso a las instalaciones de la *SPB S. A*, 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 la *SPB S. A* para evitar los abusos y prácticas monopolísticas y de competencia desleal.

-La *SPB 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, la *SPB S. A* 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 I. P.
- 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 *SPB S. A* 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 al 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 la *SPB S. A*, así como durante el uso de sus instalaciones o servicios, las agencias marítimas, 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, la *SPB S. A* adoptará las medidas de emergencia a que haya lugar para restablecer el servicio en el menor tiempo posible.
- Adoptar y cumplir con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de las instalaciones portuarias.
- Garantizar la continuidad y regularidad en la prestación de los servicios de acuerdo a los horarios establecidos por la operación, para la adecuada prestación del mismo.

1.5.3 Obligaciones de los usuarios del terminal portuario

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

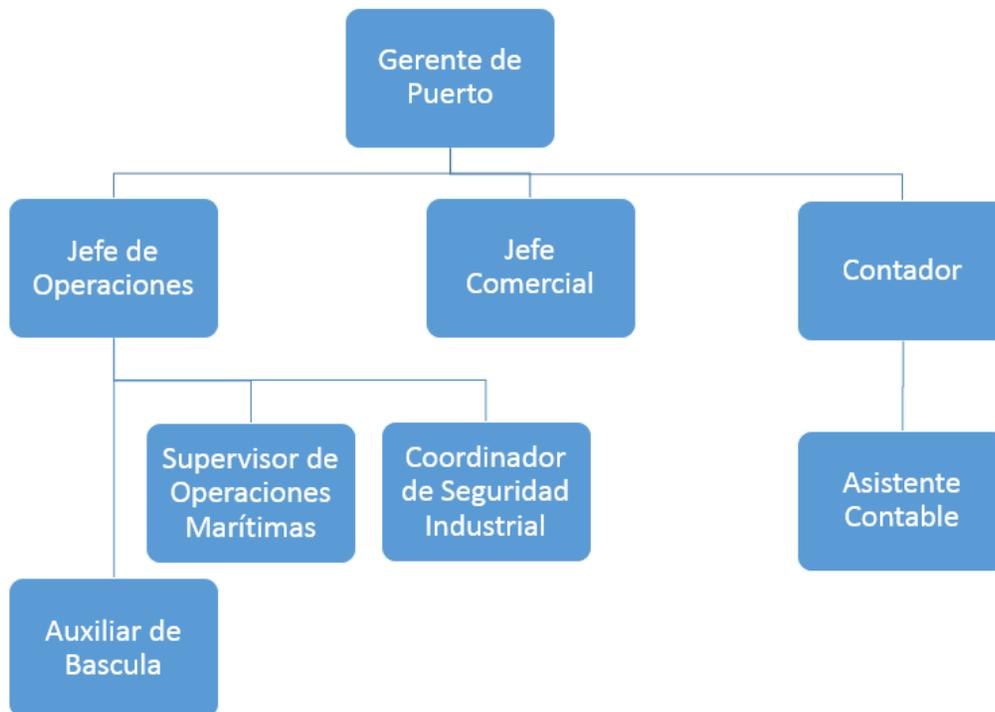
1.5.4 Protección de buques e instalaciones portuarias (PBIP).

De acuerdo con la modalidad del servicio portuario de la *SPB S. A*, el cual es al público en general y su alcance considera e incluye atender tráfico marítimo internacional, se tiene establecida la aplicación del PBIP por parte de la autoridad marítima (DIMAR).

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 Sociedad Puerto Buenavista (*SPB S. A*), utiliza para su funcionamiento el esquema organizacional y equipos propios, y de los diferentes operadores portuarios, para la prestación de un servicio eficiente, el Gerente está a cargo de las relaciones de la Compañía con los clientes, autoridades y asociaciones.

2.1.1 La empresa.

La SPB S. A es un terminal de inversión privada pero de uso público y los servicios que presta son:

- a. Portuarios
- b. Muellaje
- c. Marítimos.
- d. Servicios de Operación Marítima y Terrestre
- e. Cargue y descargue de gráneles sólidos, gráneles líquidos y carga en general.

2.1.2 Funciones de la SPB S. A.

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 el numeral 13.4 de la Cláusula Décima Tercera del mismo.

- Cumplir con todas las normas y disposiciones para el control y vigilancia de La Superintendencia de Puertos y Transporte o de quien haga sus veces, de conformidad con los términos legales.
- Cumplir con los demás requerimientos que las leyes prevean, respecto de otras autoridades de cualquier orden, entre otras, la obtención de licencias y permisos de autoridades locales y en forma especial, las exigencias que formule cualquiera de las autoridades competentes.
- Procurar la conservación y protección del medio ambiente y, llegado el caso, recuperarlo según las instrucciones de las autoridades competentes y adoptar las medidas de preservación sanitaria y ambiental que le sean requeridos, de conformidad con el Plan de Manejo Ambiental el cual deberá mantener vigente.
- Prestar la colaboración que las autoridades demanden, en casos de tragedia o calamidad pública, en las zonas objeto de la concesión.
- Denunciar ante las autoridades competentes, cualquier irregularidad que pueda constituir delito o que atente contra la ecología, medio ambiente o la salud de las personas o los animales.
- Mantener en buen estado de operación y mantenimiento, las zonas de uso público y la infraestructura portuaria y comprometerse a revertirlas a la Nación en los términos establecidos en el contrato y en las disposiciones legales vigentes para este efecto.
- Observar y cumplir las disposiciones sobre higiene y seguridad portuaria, seguridad y protección a las instalaciones portuarias y seguridad industrial.
- Mantener vigente las pólizas que se constituyan en desarrollo del contrato de concesión y reponer su monto cada vez que se disminuya o agote.
- Suministrar a la Superintendencia de Puertos y Transporte, a la Agencia Nacional de Infraestructura ANI y a cualquier autoridad que así lo requiera los informes o documentos necesarios para el ejercicio normal de sus funciones en especial aquellas de vigilancia y control.

2.2 Administración.

2.2.1 Modelo de administración y operación portuaria.

La SPB S. A está especialmente equipada para realizar de manera directa las operaciones de cargue y descargue de gráneles sólidos, líquidos y carga general, desde los buques hasta los sistemas de transferencia y viceversa, mediante sistemas de bandas transportadoras, líneas de conducción y vehículos terrestres. Es un terminal de inversión privada con prestación de servicios al público en general, operado bajo el esquema de Concesión Portuaria según lo establecido en el Contrato de Concesión Portuaria No. 020 del 30 de septiembre de 1997 de la Superintendencia General de Puertos y Otrosí No 1 de noviembre 12 de 2003 y Otrosí 2 de septiembre de 2017.

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 SPB S. A en el presente Reglamento Técnico de Operación Portuaria.

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

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

2.2.3 Estructura tarifaria

La SPB S. A 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 el terminal de la SPB S. A.

Se utilizará el protocolo de facturación aplicado por la Sociedad Puerto Buenavista S. A, como propietaria y operadora del terminal multipropósitos.

1. Recepción de la factura por los medios establecidos
2. Manejo de la factura bajo el sistema contable
3. Se programa el pago
4. Se reporta el pago al proveedor

La facturación de todo tipo de operaciones y/o servicios en la SPB S. A 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 del área de operaciones hasta llegar al área comercial que configura los contratos con los manifiestos y sus consignatarios. Por último, el área de facturación realiza la configuración del servicio y ejecute la factura.

2.2.5 Sistema de gestión de calidad.

La SPB S. A., da las facilidades para que clientes y operadores apliquen sus Sistema de Gestión Integral alineado a estándares de Gestión de Calidad, Ambiental, Seguridad y salud en el Trabajo y Gestión en Protección, de acuerdo con los lineamientos existentes.

El sistema de gestión integrado permite lograr el éxito y desarrollo sostenido, por medio del mejoramiento continuo en los servicios y el cumplimiento, en su totalidad, de los requisitos legales, reglamentarios, las expectativas del cliente y demás partes interesadas.

Alcance: El Sistema de Gestión integrado en la Sociedad Portuaria contempla objetivos de Seguridad Integral, Gestión Ambiental y Responsabilidad social. Por lo anterior, se ha definido una Política integral que agrupa los compromisos de la Organización y los objetivos buscados.

Objetivos del Sistema:

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

2.2.6 Políticas integral y de acceso a las instalaciones

La SPB S. A, con el fin de promocionar y mejorar la competitividad de los servicios prestados, tiene procedimientos asociados a la política integral (Ambiental, Salud y Seguridad), que deben ser cumplidos 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 ambiental y de seguridad.
3. Mantener una adecuada competitividad.
4. Ofrecer una política de acceso a la SPB S. A, con reglas de seguridad claras para el uso de la infraestructura, la operación eficiente y la viabilidad financiera.

En cumplimiento con la resolución 00850 de 2017 del Ministerio de Transporte, La Sociedad Portuaria establece una Política de Gestión Integrada, (Ambiental, Salud y Seguridad) con el propósito de verificar el cumplimiento de la legislación durante la planeación, ejecución de los proyectos y operaciones portuarias, los usuarios de la sociedad portuaria deben ser diligentes en el cumplimiento de las políticas establecidas, alineadas con los objetivos que establezca *SPB S. A.*

2.2.7 Sistemas de información y comunicación.

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

2.2.8 Código de buen Gobierno del puerto.

La *SPB S. A.* dispone del Código de Buen Gobierno del Puerto, mediante el cual se adoptan medidas respecto al funcionamiento 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.

La sociedad portuaria ha dispuesto políticas internas para la adopción y consolidación de las mejores prácticas de buen gobierno, por medio de las cuales se orientarán las actuaciones de sus funcionarios para mantener la integridad ética empresarial.

Mediante el mismo, se pretende consolidar una mayor competitividad de la compañía, buscando siempre el respeto hacia los derechos que tienen los accionistas, inversionistas y demás grupos de interés. Es por ello que la sociedad portuaria ha querido adoptar políticas claras de transparencia de los procesos, para así mejorar sus índices de gestión y crecimiento, generando mayor confianza

CAPITULO III INFRAESTRUCTURA Y ACCESO

3.1 CANALES DE ACCESO.

Accesos marítimos.

El acceso marítimo al muelle de la SPB S. A se realiza inicialmente a través del canal público principal de navegación desde Bocachica y posteriormente se continúa a través del canal de aproximación que conduce al terminal de SPB S. A.

3.1.1 Localización.

Bahía de Cartagena, a la altura de la boya No 18, se ajusta al rumbo 135°.

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

- Después de dejar la boya de mar, la No 1 se ingresa al canal de Bocachica con rumbo 087° y se hace un recorrido de 2250 metros hasta las boyas No 11, la cual se deja por babor y se avanza 3000 metros con rumbo 045° hasta dejar la boya No 18 por estribor; posteriormente se cambia al rumbo 135°, pasando por la zona de fondeo "A" y recorriendo 4500 metros hasta el área de atraque de la I. P.
- Al llegar al área de maniobra se efectúa tránsito en un área cercana a las zonas de atraque de las instalaciones de DEXTON y VOPAK, esta última tiene una piña de amarre en posición Longitud 444669,05E, Latitud 1138859,27N y una boya especial en posición Longitud 444663,86E, Latitud 113888,12N; el área de maniobra para la aproximación a la instalación mide 340 m de ancho por 230 m largo.

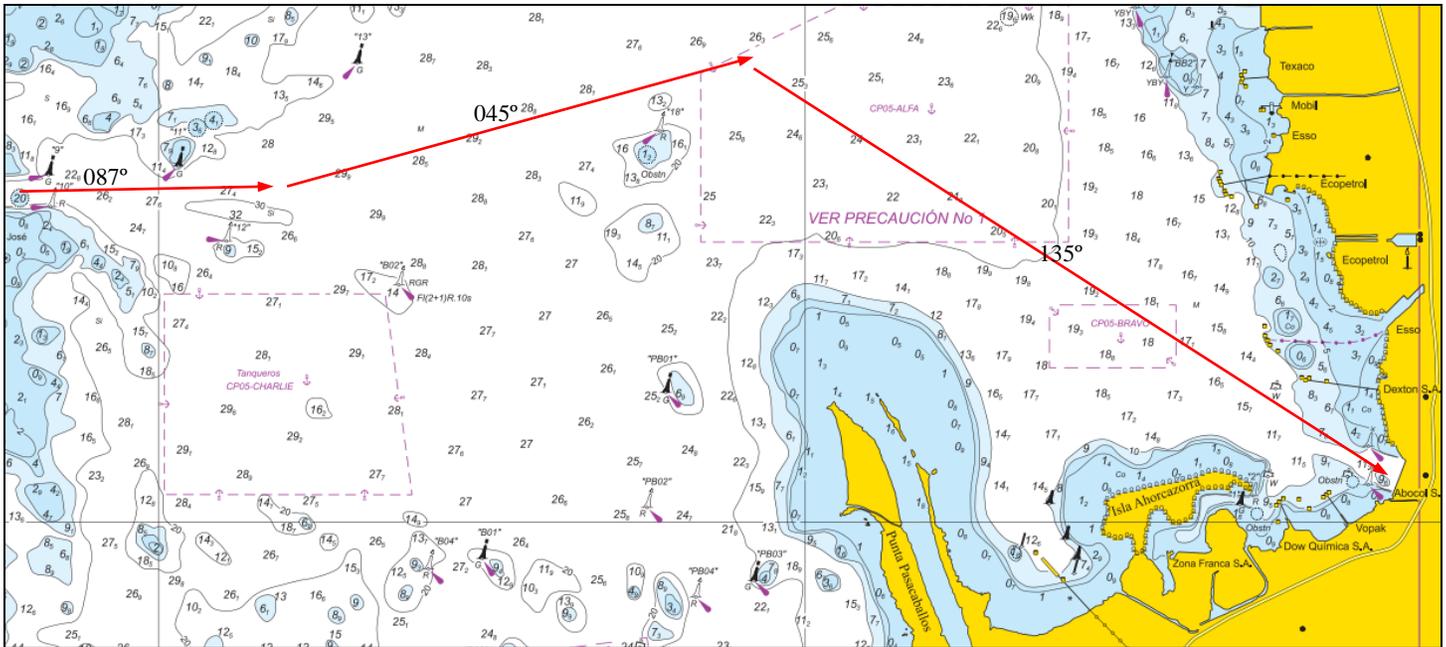


Figura 3-1. Canal de acceso a la sociedad Puerto Buenavista S. A, en la bahía de Cartagena

3.1.2 Profundidad.

- La profundidad mínima de canal de acceso es de 11,5 m (37.7 pies), la profundidad promedio es de 11.0 m (36.0 pies) y la profundidad máxima es de 20.0 m (65.61 pies), esta última se localiza en el sector correspondiente al área de fondeo "A".

- En el área del muelle la profundidad operativa de atraque es de 10,5 metros.

3.1.3 Dimensiones.

- El sector más estrecho del canal mide 100,0 metros de ancho, con profundidad mínima de 11,5 m. El canal tiene un ancho mínimo de 80,0 m y un ancho superior de 100 m.

Para la operación de atraque en el terminal de la SPB S. A 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 publicación Carta Náutica Col 264, 261 y 262.

3.2 Dársena de maniobras o reviro.

3.2.1 Localización.

Se encuentra definida por los vértices de la poligonal siguiente:

Tabla 3-1. Definición del área de maniobras y reviro

VERTICE	LATITUD N (°)	LONGITUD W (°)
1	10° 18' 15.06"	75° 30' 19.41"
2	10° 18' 11.01"	75° 30' 08.68"
3	10° 18' 04.54"	75° 30' 11.06"
4	10° 18' 08.90"	75° 30' 21.76"

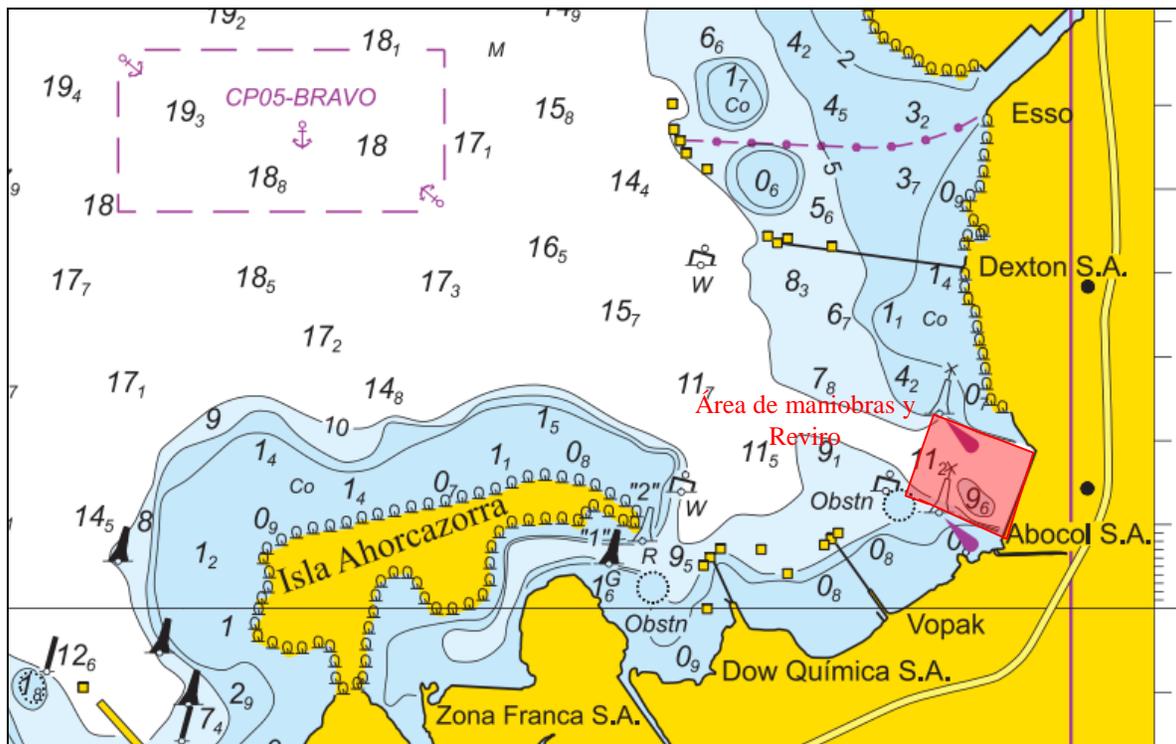


Figura 3-2. Localización del área de maniobras y/o reviro

3.2.2 Profundidad.

En el área definida para maniobras y reviro se tienen profundidades promedio de 11,5 metros; las motonaves hacen la recalada normal de proa, en este sitio la nave asistida por el remolcador realiza el atraque en forma lateral al muelle; para el zarpe, la motonave es abierta de proa con asistencia de remolcador, la proa es alineada con el eje del canal y la motonave procede a salir del área de maniobra.

3.2.3 Dimensiones.

En la zona marítima adyacente a la I. P se tiene definida como dársena de maniobras y reviro un área de 200x341 metros, como se indica en la figura 3-2.

3.3 Áreas de atraque

3.3.1 Localización.

El área de atraque se define adyacente a la plataforma del muelle, esta conformada por una poligonal con los vértices siguientes:

Tabla 3-2. Definición del área de atraque.

VERTICE	LATITUD N (°)	LONGITUD W (°)
1	10° 18' 15.06"	75° 30' 19.41"
2	10° 18' 11.01"	75° 30' 08.68"
2A	10° 18' 11.69"	75° 30' 10.51"
3A	10° 18' 05.35"	75° 30' 13.01"

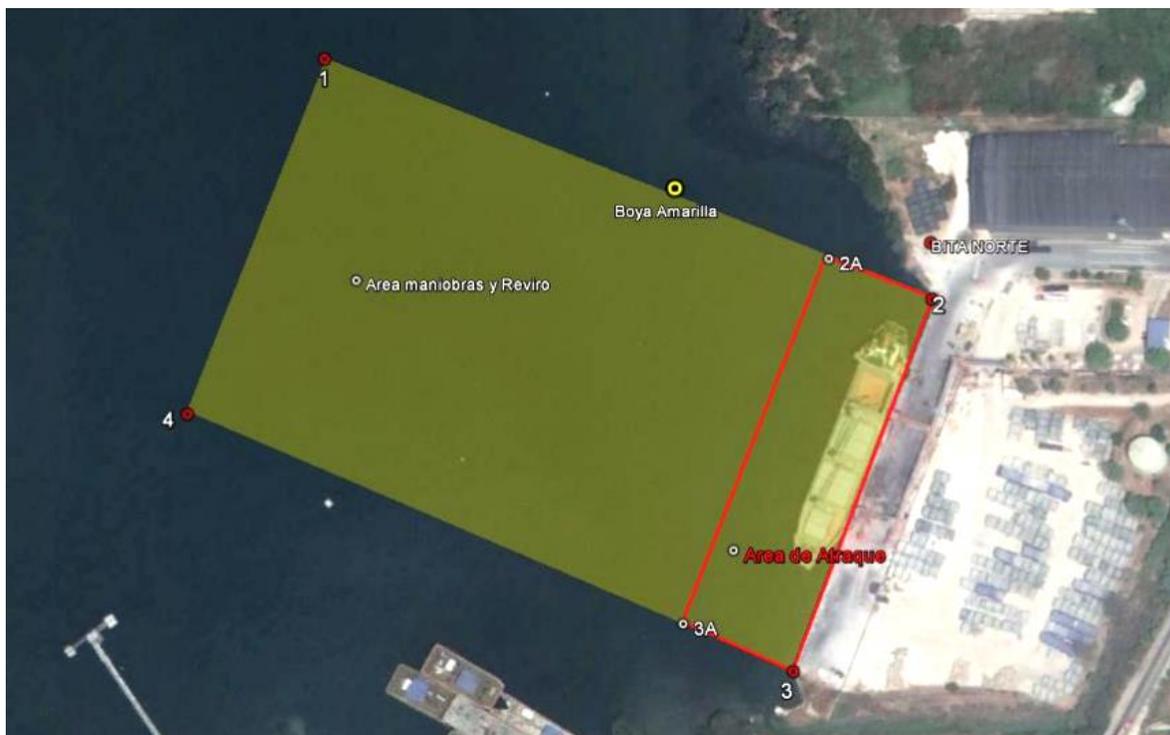


Figura 3-3. Localización del área de atraque de 200x60 metros.

3.3.2 Profundidad.

La profundidad operativa al pie del muelle es de 10,5 metros, referenciado al NMM; el material del fondo está conformado por limos, lodos y posteriormente el extracto es de arcillas.

3.3.3 Dimensiones.

El área de atraque corresponde a una poligonal de 200x60 metros, adyacente al muelle marginal construido en concreto de 211 m de longitud por 30,0 m de ancho.

3.4 Muelle:

Es un muelle **Tipo** marginal con plataforma en concreto que mide 211 metros de largo por 30 metros de ancho, con proyección de 23,0 metros más de extensión hacia el extremo sur, complementado en los extremos con duques de Alba, con profundidad operativa de 10,5 m al pie del muelle. La SPB S. A está conformada por un solo muelle lateral, acondicionado con 12 bitas de hierro, 14 defensas de caucho y un sistema de tolvas y banda transportadora para cargue y descargue de gráneles sólidos, para el manejo de gráneles líquidos se tiene un sistema de tuberías de transferencia desde el muelle hasta la planta de YARA S. A, donde se hace el almacenamiento definitivo de los gráneles líquidos, bajo responsabilidad de dicha empresa.

3.5 Ayudas a la navegación.

- El Terminal marítimo se localiza en el sector sur oriental de la bahía de Cartagena, de acuerdo con la Carta Náutica Col 264 y 261, editada por DIMAR sus coordenadas geodésicas en el sistema internacional WGS-84 corresponden a: Latitud 10° 18' 08,0" N y Longitud 75° 30 09,64" W.
- El canal principal de la bahía para acceso a la SPB S. A, está señalizado con 12 boyas, más 1 boyas de prevención en el área de atraque, el mantenimiento y la operación de las 12 boyas de señalización del canal público, corresponde a la oficina de Señalización Marítima del Caribe-Dimar y el mantenimiento de la boya de prevención corresponde a la SPB S. A.

- Una vez el buque llega a la boya roja N° 18 gira a estribor y se enfila al centro de la plataforma del muelle del Terminal, cubriendo una distancia de 4500 metros.
- En el área de aproximación y maniobras que mide 230x341 metros, de la cual una parte se localiza frente a la plataforma del muelle, en esta se ha señalado con 2 balizas amarillas el veril de 10,0 metros, indicando los límites norte y 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 al norte del área de maniobras.
- El sistema de señalización se encuentra registrado en las cartas náuticas de navegación de la Bahía de Cartagena y su mantenimiento y funcionalidad es responsabilidad de la Dirección General Marítima.
- La Instalación Portuaria tiene una boya privada de señalización preventiva en el linderero norte marítimo 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 264, 261 y 262), elaboradas por la Autoridad Marítima y publicadas oficialmente en los avisos a los navegantes.
- Es importante tener especial cuidado con la Precaución No 1 de la carta náutica Col 264, en la que se anuncia el crecimiento de la pluma sedimentaria hacia el norte, en la desembocadura del canal del Dique.
- Se debe navegar con especial precaución en el sector comprendido entre las boyas No 12, 18 y el muelle de la I. P.
- En el área adyacente de maniobras, en los extremos norte y sur se registran aguas de poca profundidad, donde se tienen veriles de 5,0 a 2,5 m de profundidad, estos límites se encuentran marcados con dos (2) balizas amarillas.

3.7 Áreas de fondeo.

En las cartas náutica Col 261, editadas por la Dirección General Marítima se tienen definidas en la Bahía de Cartagena las áreas de fondeo y áreas restringidas

para la navegación; las áreas restringidas se encuentran balizadas y señalizadas con boyas.

- En la Bahía de Cartagena se tienen cuatro (4) áreas de fondeo, distribuidas así: En el sector sur de la misma se han definido tres (3), las zonas Alfa con 24 m de profundidad, la zona Bravo con 18 m de profundidad y la zona Charly o de Tanqueros con 29 m de profundidad; en el sector norte de la bahía entre Tierrabomba y Castillo Grande se localiza el área de fondeo Delta con 26 m de profundidad para motonaves de carga general y graneleros; el fondo de las áreas anteriores se encuentra conformado por lodos y limos
- 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 26,0 en el canal principal de la bahía a 11,5 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 10,8 metros.

3.9 Programa de mantenimiento e información batimétrica.

De acuerdo con los términos del contrato de concesión portuaria N° 020 de 1997 y OTROSI No 2 de 2017, suscrito entre el instituto nacional de concesiones INCO, hoy Agencia Nacional de Infraestructura ANI, 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 marítima.

De acuerdo con lo anterior la SPB 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 la SPB S. A, del lleno de los requisitos y los cumplimientos de las normas aduaneras, de inmigración, sanitarios, marítimos, portuarios, ambientales, policiales o emanados de otras autoridades.
- Toda persona o vehículo que ingrese a las instalaciones del muelle en concesión de SPB S. A deberá observar las disposiciones, reglas de tránsito, vigilancia y seguridad de la zona portuaria, y deberán seguir las instrucciones que la empresa Sociedad Portuaria Buenavista tiene sobre las áreas restringidas de circulación y estacionamiento.
- El acceso vehicular se hace desde la vía Mamonal-Pasacaballos en el kilómetro 11, solamente se tiene una entrada de doble vía, la que se utiliza también para la salida de los vehículos.
- El acceso peatonal es paralelo al acceso terrestre, se dispone una caseta de control único donde se autoriza la entrada de las personas y el control de salida de las mismas.

3.11 Patios y bodegas.

- Se dispone de 51452,55 m² como área adyacente al muelle en Concesión, las cuales son propiedad de Puerto Buenavista S. A, esta se encuentra acondicionada como patios de almacenamiento a cielo abierto, un área de cobertizo áreas de oficinas, área de basculas, áreas de parqueo y vías de acceso internas; no se tienen tanques de almacenamiento para gráneles líquidos.
- Los tipos de carga que se maneja son: Gráneles líquidos (27684 T), gráneles solidos (500000 T) y carga general (118382 T) con capacidad total para movilizar 646066 Toneladas anuales.

3.12 Instalaciones para el recibo de la carga.

En términos generales y de conformidad a lo dispuesto en el Contrato de Concesión Portuaria No. 020 de 1997 y sus Otrosí modificatorios, la SPB S. A, cuenta con una infraestructura constituida por:

3.12.1 Infraestructura Existente.

-211 metros lineales de muelle marginal, con profundidades controladas en línea de atraque de 10.5 metros, con una (1) posición de atraque, acondicionado con sistemas de defensa y bitas de 120 toneladas de capacidad.

-Placa de concreto con 6000 psi.

-51452,55 m² de área adyacente (5,14 Hectáreas) habilitadas como patios de almacenamiento de carga general a cielo abierto; en el área anterior se tiene un cobertizo de 6180 m² para almacenamiento de cargas protegidas.

-2 basculas de control para tractocamiones con capacidad de 80 toneladas.

-1 banda transportadora de gráneles solidos con sus respectivas tolvas.

-1 sistema de raquet y tuberías para el manejo de gráneles líquidos, los que se almacenan en tanques en las instalaciones de YARA S. A.

-Área de 215 m² como parqueadero interno de funcionarios y visitantes.

3.12.2 Proyecto de expansión.

-Extensión de la plataforma de atraque en 28 metros hacia el extremo sur de la misma, para un total de 239 metros de zona de atraque.

-Instalación de la tubería para descargue de amoniaco y su transferencia a la planta de YARA Colombia, fuera de las instalaciones de la SPB S. A.

3.12.3 Servicios, edificaciones y cerramiento.

-Red de acueducto que incluye almacenamiento y distribución de agua.

-Red pluvial que incluye recolección y desalojo de aguas lluvias.

-Sistema de recolección y evacuación de basuras.

-Red eléctrica que incluye subestación de distribución conectada tanto a la red pública de energía, como a una planta de emergencia.

-Red de telecomunicaciones que incluye la instalación de antenas.

- Red de fibra óptica.
- Edificio de oficinas administrativas.
- Cafetería.
- Área de sanitario y vestier para el personal operativo.
- Centro de salud con personal y equipos para primeros auxilios.
- Talleres de mantenimiento de equipos portuarios y de metalmecánica.
- Cerramiento en mampostería metálica y malla eslabonada sobre bases de concreto; a lo largo del cerramiento, garitas para celaduría.

3.13 Equipos para operación portuaria.

Los tipos de carga que se manejan en el terminal corresponden a carga general, gráneles sólidos y en un futuro próximo gráneles líquidos. La SPB S. A, teniendo en cuenta los tipos de carga e industria, ha dispuesto de la siguiente manera la distribución y/o utilización de las instalaciones y equipos a fin de lograr una mayor eficiencia:

Equipos

- Cinco cucharas para granel cuyas capacidades oscilan entre 3.5 y 12 m3.
- Dos tolvas para descargar granel sobre vehículos con capacidad de 30 m3.
- Dos basculas camioneras de 80 toneladas cada una
- Los demás equipos utilizados para las operaciones, son suministrados por los Operadores Portuario o el cliente de acuerdo con el tipo de carga a manejar.
- El cargue o descargue de los gráneles solidos se realiza mediante las cucharas y con las grúas de las motonaves, los cuales son transportados por vía terrestre con volcos a los silos de almacenamiento; se tiene también una banda transportadora.
- La carga general se descarga con grúas de buques y/o grúa de tierra al muelle o directo a la plataforma de los tractocamiones. El traslado y recibo en zonas de almacenamiento se realiza con tractocamiones y montacargas dependiendo del tipo de producto y la capacidad de los equipos.

Ventajas Competitivas

- Ratas de descargue competitivas
- Áreas exclusivas dentro del Terminal para el manejo del sector granelero

- Altos estándares de salubridad
- Seguridad en el despacho de carga, conexión directa de corredor de carga con troncal que va hacia el interior del país
- Servicio 24 horas – 365 días año
- Deposito público de apoyo logístico internacional.
- Oficina aduanera dentro de las instalaciones
- Posibilidad de realizar operaciones multimodales / transporte por rio hacia el interior del país
- Amplios espacios para almacenamiento
- Altos estándares HSEQ
- 24 horas de circuito cerrado de televisión

Equipos para gráneles

- Dos tolvas con capacidad de 30 m³/26 toneladas cada una
- Cinco cucharas para manipulación de gráneles con capacidad de entre 4.5 y 12 TMs.

Servicios

- Servicios portuarios de cargue y descargue de gráneles
- Cargue de mulas
- Servicios de almacenamiento
- Entrega en planta – urbano
- Ensayado de producto en sacos y big bags
- Ensayado a costado del buque
- Control de inventarios

3.14 Instalaciones de recepción de productos contaminantes.

- ***Residuos ordinarios:***

Para el manejo de residuos sólidos ordinarios tales como plásticos, papeles, cartones, trapos, vidrios, material vegetal y otros que se producen en el terminal portuario se tienen instaladas estaciones de recepción en el área accesoria en tierra, en el área de patios y en las áreas de oficinas, consistentes en envases debidamente marcados para depositar los residuos en forma clasificada;

periódicamente estas basuras son retiradas por el consorcio de aseo autorizado por las autoridades competentes, quienes las disponen en el relleno sanitario de la ciudad. En el terminal portuario no se presta el servicio de recolección de basuras a los buques.

- ***Residuos sólidos peligrosos:***

El manejo de residuos y desechos sólidos peligrosos resultado de la actividad del terminal portuario se realiza a través de empresas externas autorizadas por las entidades ambientales competentes, las cuales realizan la recolección, transporte, tratamiento y disposición final de los residuos.

- ***Aguas oleosas y de sentinas:***

La Sociedad Portuaria, da las facilidades al agente o al operador portuario para diligenciar el retiro de las aguas oleosas de las motonaves, lo cual se realiza por vía marítima. Estas aguas oleosas son recogidas, transportadas, tratadas y dispuestas por una compañía externa especializada aprobada por las autoridades ambientales competentes.

- ***Aguas residuales:***

- Tienen el mismo manejo y tratamiento que las aguas de sentinas, deben ser recogidas, transportadas, tratadas y dispuestas por una compañía externa especializada aprobada por las autoridades ambientales competentes.

- ***Residuos de la carga:***

Los remanentes de los productos manejados que quedan en los tanques y tuberías se recogen en el envase dispuesto por el propietario y son entregados a los mismos, a quienes ellos designen o a una compañía externa aprobada por la autoridad ambiental competente, quien se encarga de la recolección, transporte, tratamiento y disposición final de los residuos de la carga.

- La I. P, da facilidades al Operador Portuario y/o Agencia Marítima para el manejo de los residuos/desechos, definidos también como basuras según el

Anexo V del Convenio MARPOL, comprende toda clase de desechos de alimentos, desechos domésticos y operacionales, todos los plásticos, residuos de carga, cenizas del incinerador, aceite de cocina, artes de pesca y cadáveres de animales resultantes de las operaciones normales del buque y que suelen eliminarse continua o periódicamente, excepto las sustancias definidas o enumeradas en otros anexos del Convenio.

- Para la utilización de la I. P, durante la recepción y evacuación de los desechos y/o basuras generados en las motonaves, los Operadores y/o Agencias Marítimas deben dar cumplimiento a las recomendaciones establecidas en la Circular OMI MEPC. 1Circ.834 y hacer las coordinaciones horizontales con la I. P, entre las que se tienen:

- Consideraciones previas a la entrega en tierra de residuos/desechos regidos por el Convenio MARPOL.
- Reducción al mínimo y gestión de los residuos/desechos generados por el buque.
- Comunicación y notificación previa.

- La I. P, para el manejo, recepción y evacuación por parte del Operador Portuario, de los residuos/desechos regidos por el Convenio MARPOL y generados abordo, verifica y garantiza que utilicen el Formato Normalizado del Recibo de Entrega de Desechos, igualmente que la solicitud del servicio de recepción presentado por el Agente Marítimo en nombre del Armador este acorde al Formato Normalizado de Notificación Previa para la entrega de Desechos en la I. P; los formatos anteriores corresponden a los Apéndices 2 y 3 de la Circular OMI MEPC. 1Circ.834.

CAPITULO IV SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA

4.1 HORARIOS.

4.1.1 Horario de atención al público: El horario de atención al público es el establecido en las horas de oficina de lunes a viernes de 7:00 am a 4:00 pm

4.1.2 Horario de atención en Muelle: Las operaciones en el puerto se realizan durante las 24 horas, todos los días del año. Las operaciones se manejan bajo previa aprobación de la gerencia del Terminal de acuerdo con la programación de las mismas.

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 improbación de la medida adoptada.
- Ordenar el desatraque de una nave cuando no cumpla con los documentos exigidos en este Reglamento.

- Solicitar a la Superintendencia de Puertos y Transporte ó a la entidad que haga sus veces, suspender o cancelar definitiva o temporalmente, el registro al Operador Portuario que incurra en irregularidades, o cuando no califique, acorde con la evaluación que al respecto realice la Sociedad Portuaria.

4.3 DOCUMENTACION NECESARIA PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO.

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

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

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

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

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

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 SPB S A.

4.5 SERVICIOS GENERALES.

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

Se ha acondicionado mediante dragado una dársena para maniobras y operaciones de reviro, la cual tiene 200x341 metros y 11,5 m de profundidad, en esta se realizan las maniobras de reviro cuando la motonave requiere zarpar.



Figura 4-1. Localización del área de maniobra y/o revido

No 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 N° 18 donde se gira a estribor para enfilarse el muelle de la SPB S. A.

Durante la aproximación atraque y zarpe, el Capitán de la embarcación deberá considerar los siguientes aspectos antes de realizar la aproximación.

- Cartas náuticas actualizadas.
- Batimetrías
- Avisos a navegantes.
- Boyas
- Calados.
- El franco bordo.
- Remolcadores a utilizar.
- Los puntos señalados en el casco para apoyo del remolcador.
- Posición de las bitas y porta espías.
- Distancia al muelle
- Velocidad de vientos
- Abscisas de atraque en el muelle

Las comunicaciones entre la embarcación, el remolcador y el puerto serán realizadas con los radios VHF marino. Los canales de contacto se coordinarán previamente con todas las partes.

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 de su nave en el puerto, 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.
Anexo 2: Guías de protección portuarias.

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 del terminal:

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

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

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

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 190 metros, manga 32,0 m, puntal 16,0 m y 10.5 m 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 Ton, está obligada a utilizar piloto práctico para la entrada y salida del puerto, atraque, desatraque, remolque, cambio de muelle y cualquier maniobra que indique movimiento dentro del puerto.

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

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

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

-El uso del remolcador o remolcadores para las maniobras en el área marítima del Terminal, estará sujeto a las normas y reglamentos expedidos por la Dirección General Marítima; para las Operaciones de recalada y amarre del buque en la 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 (2.000) Ton, está obligada a utilizar remolcador en los puertos colombianos, de conformidad con lo dispuesto por la Autoridad Marítima. Las naves con Registro Bruto igual o inferior a dos mil, podrán realizar sus maniobras sin el uso de remolcador, salvo que el piloto práctico lo recomiende.

-Para las naves que transportan hidrocarburos con destino 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 nueve (9) 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 Muellaje. Cuota de atraque para embarcaciones, cobro al usuario por cada metro o fracción de eslora total que se aplicará a las naves que permanezcan atracadas, arrejeradas, 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 o carga general, la apertura de escotillas y bodegas es responsabilidad del Comandante de la nave, quien para el efecto tendrá en consideración las condiciones predominantes del clima en el área del puerto, estableciendo las coordinaciones necesarias en caso de que sea necesario suspender las operaciones de cargue o descargue.

Durante el cargue o descargue 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 usuarios de la I. P utilizan sus propias plumas y aparejos para maniobrar el cargue o descargue.

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 useria. Esta actividad no es realizada por el terminal, la agencia del buque debe coordinar con el operador específico la prestación de estos servicios; la 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, con las empresas autorizadas por la autoridad ambiental competente.

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

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

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

4.6.11 Suministro de combustibles. La I. P no presta este servicio, la Agencia representate de la nave o el armador, deben coordinar con los proveedores de combustibles el suministro de dicho requerimiento, lo cual pueden realizar por vía marítima; la I. P da las facilidades para dicha actividad.

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 practico a la boya de mar y su regreso después de terminadas las maniobras de atraque y zarpe.

4.6.13 Recepción de desechos líquidos y vertimientos. La 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.

- Las operaciones de recepción de aceites, aguas grises y aguas de sentinas de naves están controladas como actividades marítimas por la Capitanía de Puerto de Cartagena.
- Los servicios de retiro de combustible, aceites, aguas grises y aguas de sentinas de naves deben ser prestados por Operadores Portuarios debidamente registrados y autorizados por la Sociedad Portuaria para dicha actividad.
- Todas las operaciones de suministro y/o retiro de combustible, aceites, aguas grises y aguas de sentinas de naves, deben estar asistidas por un perito designado por la Capitanía de Puerto, quien debe permanecer a bordo durante todo el tiempo que dure la operación.

Durante la operación de retiro de aceites, aguas grises y aguas de sentinas de la nave el Operador Portuario debe cumplir lo siguiente:

- El Operador y el personal asignado deben contar con los elementos de protección personal adecuados para esta actividad.
- Verificar el buen estado y correcto funcionamiento de los equipos antes de iniciar las operaciones de suministro o retiro.
- En caso de necesitarse herramientas manuales para desconexión de los equipos, éstas deben ser neumáticas, para evitar la formación de fuentes de ignición.
- Los equipos deben ser manipulados únicamente por el personal autorizado.
- Se encuentra prohibido fumar a bordo del equipo que presta el servicio.
- Al finalizar el servicio, se deben desconectar correctamente todos los equipos, realizando una inspección final, evitando derrames de producto a la bahía.
- Para las áreas próximas a la operación de bombeo y recepción de combustible, el Operador Portuario debe garantizar que sus equipos son Explosión-proof.
- Todas las operaciones deben cumplir las normas e instrucciones establecidas para protección y preservación del medio ambiente.
- Se deben cumplir con las directrices técnicas para el manejo de transferencia de carga que figuran en el International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT).
- Mantener vigente y actualizado el plan de emergencia, el cual debe ser conocido por todo el personal que participa en la operación.

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.

Todas las operaciones de recepción de residuos sólidos de naves deben estar autorizadas y asistidas por la autoridad ambiental o la autoridad competente, que debe hacer seguimiento a la operación.

Durante la operación de recepción de residuos sólidos de la nave, el Operador Portuario debe cumplir lo siguiente:

- El Operador y el personal asignado deben contar con los elementos de protección personal adecuados para esta actividad.
- Verificar el correcto estado de los equipos antes de iniciar las operaciones.
- Los equipos deben ser manipulados únicamente por el personal autorizado.
- Se encuentra prohibido fumar a bordo de las motonaves que prestan el servicio.
- Todas las operaciones deben cumplir con las normas e instrucciones establecidas para protección y preservación del medio ambiente.
- Mantener vigente y actualizado el plan de emergencia, el cual debe ser conocido por todo el personal que participa en la operación.

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 SPB 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 aparejos. 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 víveres, provisiones, y elementos de distinta índole.

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

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

- Una escalera real en buen estado con su malla, con buena iluminación para horas nocturnas.
- Colocación de discos ataja ratas.
- Sobre cubierta debe permanecer disponible un salvavidas de anillo con boya lumínica y su cabo de retenida.
- Sistema de evacuación y señalización en caso de emergencia.
- Los funcionarios de la 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 normatividad portuaria.

4.7.2 Carga 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 carga general, gráneles sólidos y líquidos.

4.8 SERVICIOS A LA CARGA.

De acuerdo con las características del Terminal, los servicios a la carga aplican para el manejo de carga general, gráneles sólidos y gráneles líquidos.

4.8.1 Manipulación y transporte de mercancías. El ingreso de mercancías al Terminal, bien sea de importación, exportación o la solicitud de servicios de mercancías, se presume autorizada por el propietario de las mismas, importador,

exportador o persona responsable de las obligaciones aduaneras de dichas mercancías, quien conoce y acepta de manera obligatoria las condiciones establecidas en el presente Reglamento.

Para efectos de la responsabilidad en las operaciones de manipulación y transporte de las cargas/mercancías, se tienen en cuenta las siguientes fases.

Primera Fase.

Responsabilidad a cargo del Operador Portuario, designado para ejecutar las operaciones según el contrato de transporte.

La responsabilidad del Armador - Línea Naviera, según los términos del contrato de transporte, condiciones de fletamento y normas internacionales de transporte marítimo.

Las operaciones que constituyen esta fase están dadas por:

- ***Descargue Marítimo de Mercancías.*** Desestiba y ubicación de la carga en el punto muerto de pluma o grúa, elevación y salida de bodega de la nave, traslado sobre cubierta, bajada al muelle o sobre unidad de transporte terrestre, marítimo o fluvial. La carga queda libre de aparejo.
- ***Cargue Marítimo de Mercancías.*** La carga sobre el muelle o unidad de transporte terrestre, marítimo o fluvial recibe aparejo, se eleva verticalmente, traslado sobre cubierta, se baja al piso de la bodega de la nave, se libera de aparejo, se estiba bajo instrucciones del Capitán.
- ***Re estiba abordo.*** Comienza cuando la carga abordo de la nave es enganchada por la grúa con el uso de aparejos y es trasladada a otro sitio de la misma nave. Termina cuando la carga queda libre de aparejos.

Segunda Fase.

La responsabilidad en esta fase es del Operador Portuario designado para ejecutar las operaciones según el contrato de transporte.

Las operaciones dadas en esta fase son:

- ***Transferencia o manejo de Carga.*** Es la operación de trasladar la carga desde/hasta el costado de la nave a través de un corredor de transferencia

hasta/ desde un sector de almacenamiento previamente asignado. La carga se ubica en un cuadro del cobertizo, silos o patios, perfectamente clasificada y arrumada. La carga queda en absoluto equilibrio y libre del equipo que la transportó.

Tercera Fase.

La responsabilidad recae en SPB S. A, cuando la carga es almacenada en los patios y cobertizos que administra, o por una empresa arrendataria de algún (as) área (s) de almacenamiento de la I. P.

En caso que el almacenamiento se realice por operadores particulares y en sus instalaciones, la responsabilidad estará a cargo de éstos.

Las operaciones ejecutadas en esta fase son:

- ***Almacenamiento.*** Permanencia de los cargamentos en cobertizos o patios de almacenamiento, desde la finalización de la segunda fase y el comienzo de la cuarta y viceversa.

Cuarta Fase.

La responsabilidad recae en el propietario de la carga, su representante o su Operador Portuario.

Las operaciones en esta fase:

Cargue/Descargue/transporte terrestre. Comprende todos los servicios prestados en función de la carga durante su periodo de almacenamiento en el Terminal, tales como llenado, vaciado, inspecciones, aforos, repesos, toma de muestras, inventarios, paletizados, marcada, etc. Descargue o arrume de los cargamentos y traslado desde o hasta el medio de transporte, incluyendo el ingreso o salida de los vehículos con carga.

Para la operación de cargue y/o descargue de gráneles líquidos se procede:

Una vez atracado el buque en el muelle, un funcionario de la compañía inspectora contratada por el importador de la carga en coordinación con la tripulación del buque, toma a bordo las muestras de los productos en las diferentes bodegas en donde se encuentran depositados para los posteriores análisis de laboratorio, de acuerdo con los protocolos establecidos para el efecto.

Una vez realizada la etapa anterior se procede con la operación de transferencia de los gráneles líquidos que puede ser de tierra a buque o barcaza y/o viceversa.

4.8.2 Cargue/Descargue/Transbordo:

La SPB S. A. teniendo en cuenta las fases de operación y de conformidad a lo establecido en el Código de Comercio, ha determinado la responsabilidad de los prestadores de servicios tales como Operadores Portuarios, Transportadores, Agentes Marítimos, Sociedades de Intermediación Aduanera, importadores, exportadores, propietarios de mercancías que transiten por el Terminal, y de los usuarios en general que presten y/o utilicen los servicios de la SPB S. A.

SPB S. A. no tiene restricciones para el cargue y descargue de productos líquidos a granel en horario nocturno.

Esta estrictamente prohibido, tanto al personal del terminal como de la tripulación de la embarcación, fumar o prender cerillos o encendedores ni portar fuentes de ignición en la cubierta del buque, remolcadores, barcazas lanchas, botes de amarre, ni utilizar celulares en las áreas operativas del terminal portuario o en la embarcación, excepto en los sitios autorizados por el Capitán del buque.

No está permitido el transbordo de productos a otras embarcaciones.

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, las mediciones de temperaturas y niveles de los productos en cada uno de los tanques a fin de que la compañía inspectora contratada por el usuario certifique la calidad y cantidad del producto previo a la iniciación de la operaciones.

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 suspendan las operaciones portuarias en el Terminal.

Los productos deben ser entregados al Terminal por el Capitán de la nave y/o por la agencia marítima respectiva y en el caso de cargue al buque, el terminal entrega los productos al Capitán del buque. En todos los casos, la entrega de los productos se realiza una vez se ha verificado el estado y las características de los mismos, de acuerdo con los parámetros de calidad establecidos por las normas técnicas para el efecto.

Descargue: Comprende el movimiento de carga en la bodega de la nave hasta la ubicación de la misma en el punto muerto de pluma o grúa, elevación, izaje y salida de bodega de la nave, traslado sobre cubierta, bajada al muelle o sobre unidad de transporte terrestre, marítimo o fluvial. La carga queda libre de aparejo.

Cargue: comprende el movimiento de la carga desde el muelle o unidad de transporte terrestre, marítimo o fluvial, aparejamiento, izaje, traslado sobre cubierta, se baja al lugar de reposo dentro de la nave, se libera de aparejo, se estiba bajo instrucciones del Capitán.

Transbordo: Comienza cuando la carga abordo de una nave es descargada llevada a patio o bodega para luego ser nuevamente embarcada en otra nave o la misma en diferente recalada.

SPB S. A, sin limitarse únicamente a lo relacionado en este reglamento para la maniobra de cargue y descargue de productos podrá incluir todas las medidas que considere necesarias para garantizar que sus operaciones sean eficientes y seguras.

4.8.3 Estiba /Desestiba. El procedimiento de estiba corresponde a distribuir, colocar y guardar ordenadamente las cargas sueltas para que ocupen el menor espacio posible y queden inmovilizadas; este concepto se aplica igualmente durante las operaciones de cargue y/o descargue de gráneles sólidos y líquidos.

Las operaciones de cargue/descargue de buques se suspenderá cuando se presenten problemas de estabilidad, inducidos por procedimientos de estiba/desestiba incorrectos.

La SPB S. A, 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 cauce, los costos de movilización y si se requiere, los costos de asesoría de un especialista de estiba para mejorar la estabilidad del buque.

4.8.4 Clasificación y toma de muestras.

De acuerdo a las diferentes solicitudes de los clientes, se dan las facilidades para que el propietario de la carga o el operador portuario, tomen las muestras que a criterio del cliente y/o autoridades lo requieran.

4.8.5 Reconocimiento o inspección de mercancías.

-Por requerimiento de las autoridades aduaneras, de antinarcóticos y sanitarias se realizará reconocimiento e inspección a las cargas que estas autoridades indiquen, para el efecto el procedimiento se realizará preferiblemente en presencia de un representante de la carga, en caso contrario se procede con la inspección.

-La SPB S. A, podrá adelantar la inspección a la carga a bordo, cuando haya dudas respecto del estado de la misma, para que se establezca el estado en que se encuentre antes de ser desembarcada, o después de que sea desestibada a bordo, o cuando lo considere necesario.

-Cuando en el transcurso de la operación de descargue se encuentren mercancías con señales de avería y/o saqueo, los funcionarios designados por el terminal, la aduana y la agencia marítima, elaborarán y firmarán conjuntamente la correspondiente acta de avería.

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. El manejo y reubicación temporal de la carga general se realiza en patios a cielo abierto y/o en cobertizo, con el apoyo de cargadores y montacargas, para el efecto se tiene disponibilidad del área adyacente, la cual mide 51452,55 m².

-El manejo de gráneles solidos se hace mediante cucharas, tolvas y cargue directo a camiones que los transportan fuera de la I. P., a sus diferentes sitios de destino fuera del terminal.

-Para los gráneles solidos se tiene adicionalmente una banda transportadora que transfiere estos productos desde el muelle de la I. P hasta las instalaciones de YARA Colombia.

-En proyecto se tiene la construcción y tendido del sistema de tuberías requerido para el manejo de gráneles líquidos (Amoniaco) desde el muelle hasta los tanques de almacenamiento en YARA Colombia.

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

4.8.9 Embalaje y reembalaje. Esta actividad no la realiza la I. P, pero da facilidades para que el armador y/o el agente marítimo lo realice internamente, previa coordinación con la SPB S. A.

4.8.10 Pesaje/Cubicaje: Las mediciones de la carga general y de los gráneles sólidos se realiza en Toneladas métricas; para el pesaje se utilizan dos (2) básculas camioneras de 80 toneladas cada una, las cuales se localizan en el recinto principal de acceso y salida de la I. P.

-El sistema de medición de los gráneles líquidos descargados en la Instalación Portuaria, se realizará en unidades de Toneladas Métricas, mediante sistemas de contadores electrónicos; la medición es controlada simultáneamente abordó y por último en los tanques de almacenamiento en tierra.

4.8.11 Marcación y rotulación. Tanto las cargas ordinarias como las peligrosas, recibidas por vía terrestre o desembarcada por vía marítima se deben encontrar correctamente identificadas y rotuladas, estas últimas de acuerdo con las directrices vigentes internacionales de IMCO (International Maritime Dangerous Goods Code), lo anterior es responsabilidad del propietario de la carga.

-Este concepto no es aplicable en la I. P, las cargas recibidas por vía terrestre serán entregadas por la SPB S. A, directamente en la bodega del buque en las mismas condiciones que fueron recibidas del operador terrestre, previa cancelación de los servicios portuarios y presentación de la documentación debidamente legalizada.

-No se reciben cargas que lleguen al puerto y no tengan visiblemente escritas en forma clara y legible las marcas, códigos, medidas, características y demás datos indicativos anotados en los documentos que los amparan, así como la rotulación correspondiente cuando se trate de carga peligrosa.

4.8.12 Almacenamiento: En las instalaciones de la SPB S. A, en la zona adyacente a la plataforma del muelle, se cuenta con 51452,55 m² para almacenamiento de carga general, dentro de la misma área se tiene un cobertizo de 6180 m², para almacenamiento de carga que requiera protección.

-La capacidad anual de manejo de carga es de 646066 toneladas, incluyendo gráneles sólidos y líquidos.

4.8.13 Porteo de la carga o transporte terrestre: La operación porteo se hace por empresas privadas, clasificadas y reguladas por el gobierno nacional.

-Este servicio consiste en ejecutar la operación de cargar y trasladar horizontalmente la carga general fraccionada o la carga contenedorizada, proveniente de un desembarque o destinada a embarcarse, desde el gancho de la grúa de la nave hacia los vehículos de transporte designados por el consignatario o su Agencia de Aduana representante, o a un lugar de permanencia transitoria, en espera del vehículo de transporte; o en su defecto, a un almacén o área de depósito designado por el almacenista.

4.8.14 Consolidación o desconsolidación de mercancías. La I. P no realiza este servicio, pero da las facilidades para su ejecución por parte del propietario de la carga o del consignatario, para el efecto debe realizar las coordinaciones necesarias con la SPB S. A.

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 1980.

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

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

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

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

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

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

Resolución 477 (06-sept-2012). Por la cual se adoptan y establecen las medidas y el procedimiento de control para verificar la gestión del Agua de Lastre y sedimentos a bordo de naves y artefactos navales nacionales y extranjeros en aguas jurisdiccionales colombianas.

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

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

Resolución 417 (16-dic-04). Por la cual se dispone el uso de remolcadores en áreas jurisdiccionales de la Autoridad Marítima Nacional y se establecen normas de seguridad para las maniobras en que se empleen los 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 295 (1-nov-05). Por medio de la cual se adopta la Norma Nacional de Gestión de la Seguridad Operacional y Protección de Embarcaciones y de Prevención de la Contaminación-Norma Nacional de Gestión de la Seguridad (NGS).

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

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

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

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

Resolución 35 (14 feb-02) Obligación llevar 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 2016. 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 (Solos 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. 1466 de 2004. Por el cual se reglamenta la ley 658 de 2001 (Pilotos Prácticos).

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

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

Convenios internacionales aplicados en los Protocolos.

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

- Convenio internacional para la protección y seguridad de la vida humana en el mar SOLAS 1974, en cual ha tenido varias enmiendas.
- Convenio de la Organización satelital marítima internacional y acuerdos operacionales INMARSAT 1976.

- Convenio internacional para la prevención de la contaminación marina por buques MARPOL 1973 el cual ha sufrido varias enmiendas.
- Convenio internacional para la responsabilidad civil por daños causados por contaminación de combustibles CLC 1969 y sus respectivas enmiendas.

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

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

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

Ley 13 de 1981: reglamento internacional para prevenir abordajes.

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

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

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

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

Ley 17 de 1991: Convenio para facilitar el tráfico marítimo

5.1 PROTOCOLO DE MANIOBRAS.

5.1.1 Aproximación e ingreso al canal del terminal.

PROTOCOLO No 1: APROXIMACION E INGRESO AL CANAL DEL TERMINAL.
FECHA ELABORACION: septiembre 30 de 2018 FECHA PARA REVISION:
AUTORES: Director Operaciones SPB S. A.
REVISORES: Comité de Operaciones (Director 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 la I. P.
DEFINICION/ES: -El procedimiento que se protocoliza corresponde a las maniobras de aproximación

desde el canal principal de la bahía de Cartagena hasta el muelle de la SPB S. A.
OBJETIVOS: <u>Generales</u> Garantizar que las maniobras de aproximación e ingreso de las motonaves usuarias del terminal de la SPB S. A, 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 practico. El protocolo está orientado a las maniobras de aproximación de las motonaves propias de la empresa y de los usuarios que utilizan el servicio para cargue/descargue de mercancías.
POBLACIÓN DIANA: La técnica, procedimiento o proceso que se protocoliza será recibido por las motonaves usuarias de la I. P.
PERSONAL QUE INTERVIENE: -Operaciones SPB S. A. -Operador Portuario contratado para apoyo de remolcador y piloto practico. -Director Administrativo de SPB S. A.
MATERIAL: -Elementos de seguridad personal: Chalecos salvavidas, casco, guantes, botas de seguridad, equipos de comunicaciones individuales.
PROCEDIMIENTO: <u>Alistamiento:</u> -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: Latitud 10° 19' 06,1"Norte, Longitud 075° 35' 51.8" Oeste –

El canal natural de la bahía de Cartagena se encuentra señalado por la autoridad marítima, el piloto fija un rumbo 085° y los cambios requeridos entre la señalización marítima establecida por Dimar.

- Al llegar a la boya 18, dejándola por estribor, se cambia al rumbo 135° enfilandó la plataforma de operaciones de la SPB S. A, donde ajusta el rumbo para proceder al atraque, finalizando 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 9500 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 bajos que se encuentran indicados con la señalización de Dimar.

-Se recomienda, en toda circunstancia, efectuar el tránsito con piloto práctico y para embarcaciones de más de 500 Tn mantener disponibilidad de remolcador para asistir el paso por el canal de Bocachica. Así mismo, se recomienda atracar utilizando los vientos del NE-NW. 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 o estructuras en el área de influencia.

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 ELABORACION:	septiembre 30 de 2018
FECHA PARA REVISION:	
AUTORES:	Director Operaciones SPB S. A.
REVISORES:	Comité de Operaciones (Director del Terminal y Director Operaciones)
INTRODUCCION:	Con el cumplimiento de los procedimientos de este protocolo se evitarán posibles accidentes durante las operaciones de atraque y amarre en el Terminal Marítimo.
DEFINICION/ES:	<p>-El procedimiento que se protocoliza corresponde a las maniobras de atraque y amarre de las motonaves que descargan y/o cargan mercancías en general y gráneles líquidos/sólidos; en este procedimiento se tiene en cuenta la prelación de las motonaves y la capacidad de atraque en el muelle.</p> <p>-La prelación para las embarcaciones fondeadas se establecerá de acuerdo con el orden en que hayan llegado, dentro del mismo periodo de 12 horas, siempre y cuando hayan confirmado su arribo, solicitado servicios y presentado la documentación completa, y se encuentren declaradas en libre platica por parte de las autoridades.</p>
OBJETIVOS:	<p><u>Generales</u> Garantizar que las maniobras de atraque y amarre de las motonaves usuarias del terminal de la SPB S. A, se realicen correctamente para evitar accidentes de personal y daños de material, tanto en la infraestructura del muelle como del casco de los buques.</p> <p><u>Específicos</u> -Seguridad Industrial. Verificar que el personal participante de operadores portuarios que atienden los cabos de amarre, porte los elementos de seguridad individual establecidos y el uso correcto de las comunicaciones durante las maniobras de atraque y amarre. -Seguridad Marítima. Dar cumplimiento a las recomendaciones PIANC y ROM en lo relacionado con los procedimientos de amarre durante las maniobras de atraque y amarre de cabos. -Control Ambiental. Los residuos que se generen durante estas maniobras si no son asimilables a domiciliarios, serán dispuestos en el área autorizada para estos fines, considerando que estos se puedan reutilizar.</p>
AMBITO DE APLICACIÓN:	<p>Este protocolo debe ser aplicado por el personal de Operaciones del Terminal y por la agencia de Operadores Portuarios que presta el servicio de apoyo durante las maniobras de atraque y amarre. El protocolo está orientado a las maniobras de atraque y amarre de las motonaves</p>

usuarias que cargan/descargan en la I. P.
POBLACION DIANA: La técnica, procedimiento o proceso que se protocoliza será recibido por las motonaves que arriban a la I. P, para cargue/descargue de mercancías en general y gráneles líquidos y sólidos.
PERSONAL QUE INTERVIENE: -Director de Operaciones de SPB S. A. -Operador Portuario contratado para apoyo de remolcador y operador para asistencia de personal que atraca y amarra el buque. -Director Administrativo de SPB S. A.
MATERIAL: -Elementos de seguridad personal: Chalecos salvavidas, casco, guantes, botas de seguridad, equipos de comunicaciones individuales.
TERMINOS Y DEFINICIONES: Amarrar. Sujetar el buque por medio de amarras o cabos a la estructura del muelle. Amarradero. Sitio donde se amarran los buques. Atracar. Maniobra de arrimarse a un muelle y amarrarse a él. Bitá. Equipo de amarre, generalmente de acero o fundición instalada en los lugares de maniobra, sirve para afirmar los cabos de amarre. Maniobra de parada. Maniobra que se efectúa para parar el buque. Muelle. Obra construida en la orilla del mar que sirve para facilitar la carga o descarga de los buques y otro tipo de operaciones. Las estructuras portuarias existentes están básicamente integradas por un muelle marginal, construido con una plataforma principal en concreto que mide 211 metros de largo por 30 metros de ancho, este muelle está equipado con 12 bitas de amarre, 14 defensas de caucho.
PROCEDIMIENTO: <u>Alistamiento:</u> -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 amarre. -Solo se podrán asegurar cabos, cables o amarrar en tierra, en las bitas o cornamusas instaladas para este propósito específico; está prohibido el uso de cadenas para el amarre de las naves. <u>Ejecución del atraque y amarre:</u> -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 cerrar 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 amarre se utilizan seis cabos de nylon.

-Cuando se amarren embarcaciones con eslora igual o menor de 80 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 amarre.

-La tripulación de apoyo para el amarre 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 amarre 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: septiembre 30 de 2018 FECHA PARA REVISION:
AUTORES: Operaciones SPB S. A.
REVISORES: Comité de Operaciones (Director del Terminal)
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 carga general, gráneles líquidos y gráneles sólidos.
DEFINICION/ES: -El procedimiento que se protocoliza corresponde a las maniobras de zarpe de las motonaves que cargan/descargan mercancías en general y gráneles líquidos y sólidos;

<p>en este procedimiento se tiene en cuenta la prelación de las motonaves y la capacidad de atraque en el muelle.</p> <p>-La prelación para las embarcaciones fondeadas se establecerá de acuerdo con el orden en que hayan llegado, dentro del mismo periodo de 12 horas, siempre y cuando hayan confirmado su arribo, solicitado servicios y presentado la documentación completa, y se encuentren declaradas en libre platica por parte de las autoridades.</p>
<p>OBJETIVOS:</p> <p><u>Generales</u></p> <p>Garantizar que las maniobras de zarpe de las motonaves usuarias del terminal de la SPB S. A, se realicen correctamente para evitar accidentes de personal y daños de material, tanto en la infraestructura del muelle como del casco de los buques</p> <p><u>Específicos</u></p> <p>-Seguridad Industrial. Verificar que el personal participante de operadores portuarios que atienden los cabos de amarre, porte los elementos de seguridad individual establecidos y el uso correcto de las comunicaciones durante las maniobras de atraque y zarpe.</p> <p>-Seguridad Marítima. Dar cumplimiento a las recomendaciones PIANC y ROM en lo relacionado con los procedimientos de desamarre durante las maniobras de zarpe.</p> <p>-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.</p>
<p>AMBITO DE APLICACIÓN:</p> <p>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.</p> <p>El protocolo está orientado a las maniobras de zarpe de las motonaves que utilizan el servicio de la I. P.</p>
<p>POBLACION DIANA:</p> <p>La técnica, procedimiento o proceso que se protocoliza será recibido por los buques que cargan/descargan, mercancías en general, gráneles líquidos y sólidos.</p>
<p>PERSONAL QUE INTERVIENE:</p> <p>-Operaciones de SPB S. A.</p> <p>-Operador Portuario contratado para apoyo de remolcador y operador para asistencia de personal que desamarra el buque.</p>
<p>MATERIAL:</p> <p>-Elementos de seguridad personal: Chalecos salvavidas, casco, guantes, botas de seguridad, equipos de comunicaciones individuales.</p>

TERMINOS Y DEFINICIONES:

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

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

Desatracar. Maniobra para separarse de un muelle.

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

Muelle. 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, construido con una plataforma principal en concreto que mide 211 metros de largo por 30 metros de ancho, este muelle está equipado con 12 bitas de amarre, 14 defensas de caucho.

PROCEDIMIENTO:

Alistamiento:

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

Ejecución zarpe:

-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 10,5 metros; la zona de maniobras comprende un área de 230x341metros localizada en el occidental del muelle, en esta se realizan las maniobras de giro de los buques los cuales se apoyan sobre el muelle para pivotear.

-La profundidad máxima del área de maniobras es de 11,5 m, la profundidad promedio es de 11,0 m y la profundidad mínima en los extremos es de 4,0 m, esta última se encuentra señalizada por dos balizas amarillas.

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 ELABORACION:	septiembre 30 de 2018
FECHA PARA REVISION:	
AUTORES:	Operaciones SPB S. A.
REVISORES:	Comité de Operaciones (Director del Terminal)
INTRODUCCION:	<p>Con el cumplimiento de los procedimientos de este protocolo se evitarán posibles accidentes durante las operaciones de reviro y fondeo en las áreas definidas por la autoridad marítima, de acuerdo con la carta náutica COL 261.</p> <ul style="list-style-type: none">-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 cargas.-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 abordó
DEFINICION/ES:	<ul style="list-style-type: none">-El procedimiento que se protocoliza corresponde a las maniobras de reviro y fondeo de las motonaves que transportan carga en general y/o de las naves que transportan gráneles líquidos y solidos hacia o desde la I. P.-La prelación para las embarcaciones fondeadas se establecerá de acuerdo con el orden en que hayan llegado, dentro del mismo periodo de 12 horas, siempre y cuando hayan confirmado su arribo, solicitado servicios y presentado la documentación completa, y se encuentren declaradas en libre platica por parte de las autoridades.-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:	<p><u>Generales</u></p> <p>Dar facilidades a los operadores portuarios del terminal de la SPB S. A, 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.</p> <p><u>Específicos</u></p> <ul style="list-style-type: none">-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 de la bahía.

<p>-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.</p>
<p>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 usuarias que utilizan el servicio para el manejo de cargas en general.</p>
<p>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.</p>
<p>PERSONAL QUE INTERVIENE: -Operaciones de SPB S. A. -Operador Portuario contratado para apoyo de remolcador y operador para asistencia de personal que desamarra el buque.</p>
<p>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.</p>
<p>TERMINOS Y DEFINICIONES: Reviro. Acción de reorientar 180° la proa de la nave. Fondeo. Anclar, dar con el ancla convenientemente asegurada a un cabo o cadena, para que las uñas de aquélla agarre 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. Areas 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 261; la autoridad marítima asigna el área de fondeo.</p>
<p>PROCEDIMIENTO: <u>Alistamiento:</u> -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</p>

-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 adyacente al muelle, donde se registran profundidades de 11,5 m, a partir de este momento la nave fija el rumbo de salida hacia el canal principal de la bahía de Cartagena, asistida por el piloto practico.

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 practico al sitio autorizado de fondeo-

-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 tense.
- 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.

EVALUACION:

Se define como indicador para la evaluación:

Nº de actividades cumplidas/Nº actividades programadas para estas 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 doce (12) 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, mide 211 m de longitud y 30 m de ancho, esta acondicionado con 12 bitas de amarre de 100 T de capacidad cada una y 14 defensas de caucho.
 - La configuración de amarre en el muelle es de 8 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 calabrotes de nylon 11,0 m de longitud y 114 mm de diámetro con una tensión mínima de rotura de 181 toneladas.
 - Para los amarres se deben seguir las recomendaciones de la “MOORING EQUIPMENT GUIDELINES” 3ª edición, donde establecen los siguientes principios:
 - Los trasverse 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 abordo 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 abordo los 2/3 de la tripulación.
- Si las condiciones de la emergencia lo permiten se debe solicitar la asistencia del remolcador y del piloto practico abordo para trasladar la nave al sitio asignado por la Capitanía de Puerto.
- De acuerdo con las instrucciones de la autoridad marítima la motonave abandonara el puerto o se fondeara en un área asignada para el efecto.
- Si la nave es fondeada en el puerto, regresará al terminal de acuerdo 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 Cartagena – 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.

- Las naves que recalcan en la instalación de SPB S. A, están obligadas a efectuar con su tripulación la apertura y cierre de bodegas ya sea con sistema Mcgregor o pontones.
- El capitán de la nave y/o el agente marítimo una vez otorgada la libre plática por parte de las autoridades determina la secuencia de apertura de bodegas, descargue e informa a la terminal la disponibilidad para el inicio de operaciones.

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 SPB S. A, presentará notificación de desatraque a la agencia de la motonave.
- 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.

Para las operaciones portuarias de manejo de carga general, se controlarán de acuerdo al tipo y modo de carga movilizada, las evaluaciones se deben comparar con los valores fijados como objetivo en las reuniones pre-operativas e ir controlando a través de la gestión para su cumplimiento e implementación de nuevas metas.

Para los cálculos de las productividades se tendrá en cuenta el tipo de carga a movilizar, los medios de carga/descarga propios del buque y los existentes en el terminal, las características de las bodegas, el plano de estiba, las zonas de almacenamiento libre en patios o bodegas, y los medios de transporte terrestres que se dispongan dentro o fuera del terminal; tomando en cuenta lo anterior el cálculo mínimo de rendimiento será:

- Carga general 35 Toneladas/hora/gancho.
- Granel: 150 toneladas/hora

Pérdida del turno de atraque: Las naves pierden el turno de atraque en los siguientes casos:

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

- En el caso de las naves cuya carga a embarcar no esté disponible y exista el peligro de interrumpir la continuidad de las operaciones.
- Por razones de seguridad o de orden público.
- Por falta de garantías de buen funcionamiento de los equipos y aparejos especializados propios de la nave para las operaciones de carga o descarga.
- Por incumplimiento del itinerario anunciado.
- Por falta del programa de operaciones de la nave.

5.8 Protocolo de evacuación directa de cargas.

- Los gráneles líquidos se descargan directamente del buque a los tanques de almacenamiento en tierra, a través de mangueras que se conectan al sistema de manifold y de aquí por sistemas de tuberías metálicas.
- La tripulación del buque con la pluma de abordó maniobra las mangueras de caucho para conectarlas al manifold sobre cubierta, verificando que el empalme quede perfectamente sellado para evitar fugas de líquidos 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 abordó 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 gráneles líquidos que se estén transfiriendo.
- Previo al inicio de las operaciones, el coordinador de operaciones y el representante del terminal ante el buque verifican el correcto funcionamiento del sistema de comunicaciones, mediante el cual se anuncia el inicio y el pare de la operación.

Teniendo en cuenta las recomendaciones del Código IMDG y las directrices de Dimar como también las características del puerto, se ha establecido para SPB S. A, que algunas mercancías peligrosas sean consideradas de "EVACUACIÓN INMEDIATA O CARGUE DIRECTO". Esto quiere decir que dichas mercancías por

su peligrosidad, se pueden descargar ó cargar, pero NO SE PUEDEN ALMACENAR en estas instalaciones.

Estas mercancías son:

DE LA CLASE 1 (Explosivos): Todos los productos de esta clase.

A excepción de los explosivos 1.4S, los cuales se permitirán su almacenamiento así:

Importación: Dos días

Transbordo: Cinco días

DE LA CLASE 2 (Gases): Aplica esta directriz solo para los gases 2.1 Gases inflamables y los 2.3 Gases tóxicos, los cuales se permitirá su almacenamiento así:

Importación/Exportación: Dos días

Transbordo: Cinco días

DE LA CLASE 5 (Sustancias Comburentes y Peróxidos Orgánicos): Solo los 5.2, Peróxidos Orgánicos que vengan refrigerado, su almacenamiento será así:

Importación/Exportación: Dos días

Transbordo: Cinco días

DE LA CLASE 6 (Sustancias toxicas y sustancias infecciosas): Solo las 6.2, sustancias infecciosas, todas las de esta clase.

DE LA CLASE 7 (Materiales Radioactivos): Todos los materiales de esta clase

5.9 Protocolo para la inspección simultanea de mercancías.

Esta actividad la realizan funcionarios de las compañías inspectoras contratadas por el importador o exportador de la carga, mediante procedimientos de muestreo en los tanques y tuberías del terminal y del buque y análisis fisicoquímicos de las muestras tomadas, previo al inicio de las operaciones de cargue y/o descargue de gráneles líquidos.

Para la carga general se aplica el manual expedido por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo que establece el Sistema de la Inspección Simultánea (SIIS), identificando y articulando las actividades que deben realizar cada uno de los actores que intervienen en las operaciones de exportación, en los lugares habilitados de los diferentes nodos de transferencia, lo que permitirá ser más competitivos a los exportadores colombianos, al ahorrar tiempo y dinero en el proceso de despacho por parte de la Dian, el Invima, el ICA y Antinarcóticos.

5.10 Protocolo de inspección intrusiva y no intrusiva de cargas.

La inspección no intrusiva consiste en utilizar tecnología de última generación, como escáneres de rayos X o gamma, para inspeccionar contenedores u otras mercancías embaladas sin tener que abrir ni dañar el contenido; estos sistemas serán instalados en la I. P, una vez se inicie la operación marítima de manejo de carga contenerizada para exportación.

Inspección intrusiva de carga general. Esta actuación a la carga se realizará a las mercancías generales que son requeridas por las autoridades o las agencias de aduana por lo cual se cuenta con un instructivo para este fin.

- La mercancía que debe someterse a inspección física se traslada a la plataforma que le asigne la autoridad aduanera.
- La inspección física de las mercancías se realiza en presencia del representante del depósito temporal, despachador de aduana, declarante o dueño o consignatario según corresponda.
- El despachador de aduanas en los casos de mercancía amparada en declaración aduanera que como resultado de la inspección no intrusiva sea derivada a reconocimiento físico, presenta en el complejo la declaración y sus documentos sustentatorios.
- El funcionario aduanero recibe la documentación en todos los casos y emite la Guía de Entrega de Documentos (GED) solo para las declaraciones seleccionadas en canal rojo y naranja entregando la copia al despachador y adjuntando el original al sobre contenedor de la documentación presentada.

- La mercancía que debe someterse a reconocimiento físico se traslada a la plataforma de verificación física que le asigne la autoridad aduanera.

5.11 Protocolo para descargue con lluvia.

- Durante el descargue de gráneles sólidos y carga general que debe desestibarse desde bodegas, se suspende la operación y se cierran las bodegas, lo anterior a criterio del capitán de la nave.

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

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

5.13 Protocolo de almacenamiento descubierto.

Se tienen áreas de patios para almacenamiento de cargas a la intemperie, de aquellas cargas que no requieren protección especial, en estas áreas se destinan cargas como:

-Tambores o bidones, vehículos, maquinarias, atados de acero, bobinas de acero, tuberías, etc.

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 SPB S. A, se tendrán además en cuenta las siguientes, para el recibo y entrega de las cargas.

- Durante el descargue de los gráneles líquidos, 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.
- 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.
- La SPB S. A, se reserva el derecho de recibir o entregar los productos hasta tanto estos cumplan todos los requisitos exigidos por las autoridades Colombianas, tales como: Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN, Superintendencia de Puertos y Transporte, Ministerio de Justicia y del Derecho - Subdirección de Control y Fiscalización de Sustancias Químicas y Estupefacientes, Capitanía de Puertos o cualquier otra autoridad competente.
- El Capitán de la nave y/o la Agencia marítima respectiva deben descargar los productos al terminal, una vez la compañía inspectora contratada por el importador o exportador de la carga haya verificado su estado, cantidad y calidad de acuerdo con las características fisicoquímicas determinadas en el laboratorio de la compañía inspectora.
- Durante la operación de descargue de un buque, la responsabilidad sobre la carga es de la motonave y/o agencia marítima hasta el momento en que la carga de gráneles líquidos pasa por el manifold del buque y se recibe en la tubería del terminal localizada en la plataforma de operaciones; desde este momento la responsabilidad de la carga recae sobre la Instalación Portuaria.
- Los despachos de las cargas por vía terrestre se realizan de acuerdo con las órdenes de cargue emitidas por los propietarios o consignatarios de la carga, en las que deben especificar el nombre de la empresa transportadora, nombre, identificación y número celular del conductor, placa del vehículo, la cantidad a entregar y los datos del destinatario de la carga.

5.16 Protocolo para el manejo de cargas contaminadas.

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

De acuerdo con las características y modo de operación del terminal se maneja carga general y cargas a granel, estas últimas al ser cargadas o descargadas, pasan por tuberías a los tanques de almacenamiento o por bandas transportadoras directamente hacia las instalaciones de YARA (Cliente).

Cuando durante la Inspección de cargas se detecte carga contaminada o que quede como residuo de la inspección y se necesite retirar se requiere:

En principio toda la carga debe volver a su empaque y se deberá indicar al cliente que programe un retiro parcial usando los procedimientos de retiro.

Para carga contaminada por estupefacientes se deberá hacer reporte inmediato a las autoridades involucradas, al oficial de cumplimiento del PBIP y Superintendente de seguridad física del terminal, las autoridades deberán tomar el control inmediato.

En cualquier caso, si durante la inspección el cliente/agente de aduana/naviero, requiere dejar por fuera una carga, debe presentar, por medio electrónico o físico, una carta firmada por el representante de la carga donde autorice el retiro indicando cantidad y detalles de la carga a retirar junto con los soportes de la autoridad correspondiente (DIAN, Invima, Policía antinarcóticos etc.) No se requiere soporte de la autoridad cuando se trate de exportaciones con carga sobrante.

Para este caso la carta debe ser firmada por el dueño de la carga y su agente únicamente. Para los casos en los cuales exista carga dejada en la instalación portuaria por averías, desechos o muestras no retiradas por autoridades, se deberá notificar al usuario para que retire la carga, con todos los documento soporte del caso.

Los residuos peligrosos y no peligrosos que finalmente queden en la instalación portuaria deberán ser desechado usando los procedimientos respectivos de tal forma que tengan certificados de disposición final.

5.17 Protocolo sobre cargas objetables.

- Al arribo de la motonave a la SPB 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, lo anterior para los gráneles líquidos.
- La carga de gráneles líquidos se define como Objetables para este terminal, 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 regresa con dichos productos, dándose por terminado el presente protocolo. Cuando una carga es objetable, la compañía inspectora contratada por el importador debe presentar una carta de protesta al buque en la que se describa los hallazgos encontrados y se registren la identificación y sellos de las muestras entregadas al Capitán o Primer oficial del buque como evidencia de los hallazgos observados.
- La sociedad portuaria podrá recibir cargas objetables, haciendo las salvedades del caso en actas que sean suscritas por el usuario que entrega la carga y la sociedad portuaria. La sociedad portuaria deberá entregar la carga, en el mismo estado en que fue recibida.
- La sociedad portuaria podrá facturar los recursos adicionales que sean necesarios para la manipulación segura de la carga. Así mismo por la condición especial de la carga, la sociedad portuaria se exonera de responsabilidad por daños adicionales a la carga y a terceros que puedan verse afectados por dicha condición.

5.18 Protocolo para la remoción de cargas objetables.

- En el caso de la SPB 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.

- El importador de la carga objetable es el responsable de ordenar por escrito a SPB S. A, y a la compañía inspectora el descargue y entrega de los productos en las condiciones de calidad en que se encuentren.
- El dueño de la carga que ha sido objetada deberá retirarla de las instalaciones en el menor tiempo posible, cumpliendo el procedimiento de retiro de mercancía y cancelando los servicios que hayan sido facturados. Para cargas objetables que hayan sido abandonadas, la sociedad portuaria podrá hacer disposición final cumpliendo los protocolos de residuos peligrosos y no peligrosos, y cobrar dicho servicio junto con las deudas pendientes al dueño de la carga objetada.

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

- La carga en tránsito debe ser anunciada por el agente, representante o naviero usando los mismos procedimientos de arribo de carga. Así mismo deberá declarar ante las autoridades aduaneras la condición de tránsito de la carga. Una vez arribada la carga al terminal, la sociedad portuaria confirmará el arribo junto con novedades en caso de que apliquen.
- Los términos de permanencia de la carga en tránsito serán los dispuestos por la autoridad aduanera. Los representantes de la carga o navieros serán responsables de los cargos de descargue, almacenamiento, cargue y uso de instalaciones. Así mismo deberán anunciar el cargue nuevamente en los términos referidos por la autoridad aduanera.

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

- En el caso de generarse escapes al mar, se pasaría a un incidente de derrame, para lo cual se activaría el Plan de Contingencias y el comité de ayuda mutua. La terminal cuenta con barreras para contención de derrames, y si es necesario, se contratara una firma especializada en la recolección de derrames.

- En el caso de caída de objetos desde el buque que por sus dimensiones generen limitaciones o afecten la profundidad del área de atraque o del área de maniobras para las operaciones portuarias/fluviales, se procede a ordenar una inspección y rescate con equipos apropiados, previa autorización de la Autoridad Marítima, con el fin de dejar el área en condiciones de seguridad para las operaciones portuarias. Los costos de inspección, rescate y disposición final de los objetos que hayan caído desde el buque serán asumidos y pagados por el Capitán/Armador del buque y/o su agencia marítima representante en el puerto.
- El armador, su agente o el capitán de la nave, así como el propietario del artefacto naval y el operador portuario tienen la obligación de retirar los obstáculos que se originen por la caída accidental al agua de carga, equipos o materiales. El retiro está a cargo de quien tenga bajo su responsabilidad el objeto en el momento del accidente.
- Si el responsable por la remoción del obstáculo no toma de manera inmediata las medidas pertinentes, la Sociedad portuaria con la coordinación de la Dirección General Marítima y la Superintendencia de Puertos y Transporte deberá efectuar el retiro a costa de aquél, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.

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 SPB 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 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 SPB 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 en la guía de protección de la IP
- Las áreas definidas para tránsito peatonal tanto en el muelle como en el área adyacente de la I. P, se encuentran debidamente señalizadas de acuerdo con las normas nacionales de tránsito; todo el personal de operadores portuarios que tienen acceso peatonal, debe cumplir los sistemas de señalización establecidos para el tránsito.
- Toda persona o trabajador que ingrese a las instalaciones del Terminal, debe portar una ficha o carné de identificación, la cual ha sido solicitada previamente.
- Los usuarios ocasionales o visitantes, mediante un documento de identificación, hacen uso de una ficha de visitante entregada en la portería, la cual es debidamente autorizada por la 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 *SPB S. A.*, debe cumplir con las normas de protección de la instalación portuaria. El no cumplimiento de las normas hará que la persona sea retirada inmediatamente del terminal.
- La *SPB S. A.*, 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 valida que el visitante está bajo la responsabilidad de un funcionario con pleno conocimiento de las recomendaciones de seguridad. Para el personal que realizará trabajos temporales se dictan cursos de ambientación antes del ingreso.
- Todo visitante debe portar en sitio visible su escarapela de visitante. Es responsabilidad de los empleados informar a seguridad sobre quien no porte la escarapela de visitante o este en áreas restringidas.
- Solo se podrá transitar caminando en las áreas permitidas, debidamente señalizadas y utilizando los elementos de protección personal; el equipo de

protección personal comprende, 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 a la Terminal debe ser controlado en portería y estar autorizado por la jefatura del área correspondiente donde ha sido citada la persona.

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

-No existe acceso vehicular a la plataforma del muelle, se tiene acceso solamente al área adyacente y a la zona de parqueo en el área exterior de la I. P. 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 debe cumplir los sistemas de señalización establecidos para el tránsito.

-Todo vehículo que ingrese a las instalaciones del Terminal debe estar en óptimas condiciones de operación y seguridad. De igual manera se deberá dar cumplimiento a los requisitos exigidos por la 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 *SPB S. A.*, 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 *SPB S. A.*, 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 procedimiento de manejo de conductores donde se garantice las condiciones de seguridad de los mismos.

-Todo vehículo dentro de las instalaciones pueden ser inspeccionado 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.

-El acceso vehicular a la plataforma del muelle es solamente para vehículos que reciben o entregan carga; tienen acceso al área adyacente y a la zona de parqueo en el área exterior de la I. P. Para ingresar a las instalaciones, el vehículo automotor de transporte debe estar en óptimas condiciones de seguridad, de igual manera deberán dar cumplimiento a los requisitos de seguridad interna exigidos por la Sociedad Portuaria, y por las autoridades competentes, para su ingreso y circulación en las instalaciones.

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

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

-Los vehículos que ingresan al terminal son del tipo camiones para la carga general a los diferentes usuarios que ya han diligenciado la orden de cargue o descargue. El acceso permitido es hasta las áreas de patios de almacenamiento de carga general. Una vez realizada la operación de cargue o descargue, se autoriza la salida de los vehículos de la Instalación Portuaria.

-No está permitido que ingresen a las instalaciones, vehículos particulares distintos a los destinados para operaciones propias del terminal. La Sociedad

Portuaria, en casos especiales, previa evaluación, puede autorizar el ingreso de algunos vehículos particulares con fines operativos.

-Los vehículos utilizados para el transporte de carga peligrosa deben cumplir las disposiciones del Decreto 1609 de 2002 del Ministerio de Transporte y/o la norma que haga sus veces, demás reglamentación vigente sobre esta materia.

-Durante su estadía en la Instalación Portuaria, el conductor debe permanecer en su vehículo. Cuando por razones operativas el conductor necesite bajar del vehículo deberá portar su uniforme así como cualquier otro elemento indicado en las normas de seguridad de la Sociedad Portuaria que resultare aplicable. Al conductor no le está permitido deambular por la Instalación Portuaria ni dejar abandonado su vehículo; tampoco dormir en el vehículo o debajo del vehículo, ni colgar hamacas o chinchorros.

-Ningún vehículo cuyo servicio haya sido atendido, puede quedar estacionado en la Instalación Portuaria. En caso de que un vehículo no pueda salir por causa mayor, la Sociedad Portuaria le asignará un sitio provisional para su estacionamiento.

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

- Todos los equipos que operen en las instalaciones deben estar identificados o rotulados con el nombre de la empresa a la cual pertenecen y el código asignado por la Sociedad Portuaria.
- El equipo debe ser inspeccionado por lo menos una vez al año por una casa clasificadora de reconocimiento internacional reconocida por el Estado colombiano y/o por quien realice las inspecciones o revisiones técnico mecánicas conforme a la normatividad aplicable a cada equipo.
- La inspección es responsabilidad del propietario o persona usuaria del equipo. La constancia del revisado es el certificado que expida la casa clasificadora y/o por quien realice las inspecciones o revisiones técnico mecánicas conforme a la

normatividad aplicable a cada equipo., el cual debe encontrarse siempre vigente para la autorización de operación del equipo.

- Los equipos que como resultado de una inspección no reúnan las condiciones óptimas de operación, no pueden operar y deben ser retirados de la Instalación Portuaria. Igualmente sucede con el equipo inspeccionado por personas no reconocidas por el Estado colombiano como casa clasificadora de reconocimiento internacional y/o por quien realice las inspecciones o revisiones técnico mecánicas conforme a la normatividad aplicable a cada equipo.

5.27 Protocolos para el manejo de todo tipo de carga.

En SPB S. A, se manejan productos a granel, por lo cual la Instalación Portuaria se encuentra acondicionada con sistemas de cargue y descargue conformados por tuberías metálicas, mangueras, bandas transportadoras, y accesorios conectados con los tanques de almacenamiento y bodegas ubicadas en las instalaciones del cliente.

Los productos que requieren ser despachados a los diferentes usuarios se hacen por vía terrestre en vehículos de carga contratados por el propietario de la carga, los cuales deben estar acondicionados con todas las medidas de seguridad aprobada y vigente.

Los operadores portuarios deberán demostrar su competencia y serán evaluados por la sociedad portuaria al igual que los equipos para autorizar el ingreso.

La sociedad portuaria establece estándares de seguridad para:

Operación segura de montacargas

Antes de iniciar la labor o al recibir el turno el Operador del Montacargas deberá comprobar que el equipo se encuentra en condiciones óptimas para trabajar.

- Colocar las cargas que queden de manera estable en las uñas u horquillas del montacargas.
- Apilar los materiales siempre cuidadosamente.
- Usar en todo momento el cinturón de seguridad.
- No llevar personas como pasajeros

- No usar las horquillas como ascensor para elevar personas
- No permitir que nadie camine o se pare debajo de las horquillas con o sin carga.
- Verificar los alrededores del equipo antes de iniciar la movilización
- Conocer las características y resistencia del terreno y la señalización por donde se moverá el montacargas.
- Marchar siempre a una distancia segura de otros vehículos (4 m. mínimo).
- Disminuir la velocidad en suelos húmedos o resbaladizos.
- Identificar las pendientes e inclinaciones del terreno
- Evitar los movimientos bruscos.
- Conducir dentro de los límites de velocidad permitida.
- Respetar las señales de tránsito (pare, sentido de las vías, giros)
- Ceder el paso a los peatones, avísele con el pito y asegúrese que lo vean.
- Accionar el pito antes de llegar a las intersecciones
- Mantener las horquillas a una altura segura (10 a 15 cm del piso), teniendo en cuenta los desniveles que se puedan presentar en el camino.
- Nunca pasar sobre objetos que estén sobre el piso
- Al subir y bajar una pendiente o rampa, hacerlo de frente, teniendo en cuenta que las horquillas no tropiecen con la superficie (solamente sin carga).

Movilización segura de carga suelta

- Conocer el método para levantar o descargar objetos en forma apropiada.
- Levantar o transportar objetos acorde al peso y la capacidad del equipo.
- No recorrer distancias largas transportando materiales.
- Sujetar correctamente la carga.
- Apilar o retirar materiales de manera correcta.
- Usar los elementos de protección personal, como zapatos de seguridad y guantes.

5.27.1 Protocolo de entrada y recibo de carga

- Cuando el buque se encuentra atracado y asegurado al muelle, para las operaciones de gráneles, los funcionarios de las compañías inspectoras contratadas por los usuarios proceden junto con el tripulante delegado por el

primer oficial del buque a tomar las muestras de los productos que serán recibidos, para su posterior análisis de laboratorio y verificación del cumplimiento de las características fisicoquímicas especificadas por los usuarios.

- Se inician las conexiones de los equipos de transferencia de los productos entre el múltiple de tuberías del muelle y el manifold del buque o entre las tolvas y la banda transportadora.
- Se inicia el descargue de los productos, las cuales se reciben y almacenan en los tanques o bodegas asignados, de acuerdo con sus características en patios exteriores pertenecientes a la empresa YARA.
- Por último, después de finalizado el descargue, se hace la certificación de las cantidades recibidas en los tanques junto con el funcionario de la compañía inspectora contratada por el usuario.
- Todas las actividades del recibo de la carga se llevan a cabo cumpliendo con los procedimientos operativos establecidos por el terminal y según los lineamientos del cliente.
- Para la mercancía que no está catalogada como equipaje, la sociedad portuaria solo entregará o recibirá carga a los usuarios debidamente registrados, una vez sea cumplido el procedimiento de verificación de documentación y mandatos, verificación de documentos de transporte, verificación de facturación pendiente, verificación del estado aduanero correspondiente, inspecciones de autoridades sanitarias y de control policial. La sociedad portuaria establecerá las citas de retiro o ingreso de mercancía acorde a la capacidad del terminal y a la demanda de servicios.
- Por último, se hace la verificación de los volúmenes recibidos de acuerdo con el despacho reportado.

5.27.2 Protocolo de almacenamiento de carga.

Se manejan cargas en general y gráneles líquidos/sólidos para los cuales se dispone la siguiente modalidad de almacenamiento.

- Los gráneles líquidos son de descarga directa y se almacenan en tanques que se encuentran construidos en áreas exteriores de la I. P, pertenecientes a la empresa YARA. y están conectados por tuberías metálicas.
- Los tanques están identificados y clasificados para el almacenamiento de los productos que se manejan en la Terminal; en cada área de tanques están fijadas las instrucciones de seguridad y precauciones que se deben tener en el área de influencia de los mismos
- Las áreas de tanques están acondicionadas con diques de seguridad para control en caso de ruptura o escapes.
- Para la carga general de ruta indirecta se presta el servicio de almacenamiento en áreas de cobertizos y en áreas al descubierto; el área de almacenamiento corresponde al tipo de carga y a lo acordado entre el propietario de la carga y la SPB S. A.
- Todas las actividades del recibo de la carga se llevan a cabo cumpliendo con los procedimientos operativos establecidos por el terminal y según los lineamientos del cliente.

5.27.3 Protocolo de entrega y salida de carga.

- El conductor del medio de transporte ingresa al terminal con una orden de cargue del propietario del producto y una orden de cargue generada por SPB S. A, que le permite el pesaje del vehículo en la báscula a fin de cargarlo, de acuerdo con la cantidad autorizada por el propietario del producto.
- Una vez terminado el cargue, el conductor pesa nuevamente el vehículo en la báscula y se le entrega el comprobante de entrega junto con los demás documentos de la carga.

- Con el comprobante de entrega recibido, el conductor está autorizado para salir de la Instalación Portuaria.
- Todas las actividades del recibo de la carga se llevan a cabo cumpliendo con los procedimientos operativos establecidos por el terminal y según los lineamientos del cliente.

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

No aplica para el terminal

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

- La SPB S. A maneja gráneles líquidos, los cuales están clasificados como peligrosos de acuerdo con el Código IMDG; estos productos se reciben en el terminal y son transferidos mediante tuberías a los tanques de almacenamiento que se encuentran en patios de la empresa YARA, fuera de la I. P.
- Los sistemas de recepción en el muelle se encuentran debidamente identificados, los operadores que asisten la actividad de descargue o cargue verifican que los acoples de mangueras no presenten escapes o fugaz de los productos y que coincidan con los diferentes tipos de productos que se reciben o entregan.
- El empleado encargado del Terminal deberá, a través del Capitán de la embarcación, verificar los productos que se encuentran abordo y en qué orden serán descargados, esta información debe ser transmitida a los empleados del Terminal, para el alistamiento de las conexiones y válvulas que se requieren en el descargue de los productos.
- La SPB 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 vigente en el manejo de sustancias peligrosas.

- La manipulación de carga peligrosa debe ser coordinada por la Sociedad Portuaria. No debe iniciar la operación hasta tanto no se cumplan las normas contempladas en este Reglamento y demás instrucciones de seguridad impartidas por la Sociedad Portuaria.
- En lo relacionado con el transporte de mercancía peligrosa debe darse estricto cumplimiento a las disposiciones establecidas en el Decreto 1609 de 2002 expedido por el Ministerio de Transporte y demás reglamentación vigente sobre esta materia.
- El dueño de la carga o su representante debe entregar a la empresa de transporte la ficha técnica y/o tarjeta de emergencia en donde se encuentre declarado el tipo de carga, es decir, que los embalajes y envases estén rotulados y etiquetados con el tipo de material a transportar de acuerdo con lo estipulado en la Tarjeta de Emergencia y las Normas Técnicas Colombianas (NTC 1692 segunda actualización, -Anexo No 1, la NTC 4532 - anexo 3), y que correspondan con lo descrito en el manifiesto de carga.
- Así mismo, es responsabilidad del dueño de la carga o su representante, aplicar las recomendaciones del Código IMDG de la O.M.I en cuanto a clasificación, identificación (rotulado, etiquetado y marcado), documentación de la remesa, embalaje, envase, segregación y estiba y demás normas sobre esta materia, establecidas por la Sociedad Portuaria en el estándar HS-EST107 o el que lo modifique o sustituya.
- Las mercancías peligrosas que no cumplan con las normas de seguridad no pueden ser cargadas, manipuladas o descargadas en la Instalación Portuaria. En los eventos en los cuales la Sociedad Portuaria identifique que una carga ingresada no ha sido declarada como peligrosa, pero su identificación real es de mercancía peligrosa, procederá de inmediato a adoptar las medidas pertinentes de control y aseguramiento. Los sobrecostos generados por correcciones en trámites, registros documentales y las reprogramaciones operativas correspondientes, serán facturados al responsable de la carga.

- En todo caso donde el responsable de la carga o su agente omitan o alteren la realidad de la información sobre la condición de una carga, responden por cualquier incidente y consecuencias de todo tipo frente a la Sociedad Portuaria, las autoridades y terceros.

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.
- Se difunde en las instrucciones de la I. P el conocimiento del RSI-2005 y se tiene disponible el documento para su consulta.

Sin perjuicio de los acuerdos internacionales aplicables y de lo dispuesto en los artículos pertinentes del RSI-2005, las autoridades podrán exigir, con fines de salud pública a la llegada o salida de la motonave:

a) A las tripulaciones:

-Información sobre su destino para tomar contacto con ellos.

-Información sobre su itinerario, para averiguar si han estado en una zona afectada o sus proximidades, o sobre otros posibles contactos con una infección o contaminación antes de la llegada, así como el examen de los documentos sanitarios de la tripulación que indica el RSI-2005.

b) La inspección de equipajes, medios de transporte, mercancías y paquetes postales

Sobre la base de las pruebas obtenidas mediante las medidas previstas en el párrafo anterior, o por otros medios, sobre la existencia de un riesgo para la salud pública, las autoridades sanitarias podrán aplicar medidas adicionales de salud de

conformidad con el RSI-2005, en particular en relación con tripulantes sospechosos o afectados, según el caso, el examen médico lo menos intrusivo e invasivo posible que permita lograr el objetivo de salud pública consistente en prevenir la propagación internacional de enfermedades.

No se realizará ningún examen médico ni se procederá a ninguna vacunación ni se adoptará ninguna medida profiláctica ni sanitaria en virtud del presente Reglamento sin el consentimiento informado previo y explícito del tripulante o de sus padres o tutores, con la salvedad de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 31, y de conformidad con la legislación y las obligaciones internacionales del Estado Parte

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 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.
- 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, etc.

- 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 a bordo. El Operador Portuario se unirá en la medida de sus posibilidades, a los esfuerzos para combatir el fuego a bordo de la nave.
- 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 a bordo 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 el protocolo de alerta correspondiente.
 - b). El equipo de primera respuesta se presenta con sus elementos de seguridad al sitio de afectación.
 - c). Se ordena la evacuación al punto de encuentro (Localizado en la I. P) del personal que no interviene en la brigada de emergencia.
 - d). El oficial de **PBIP** hace las comunicaciones correspondientes a las autoridades locales y dependiendo de la magnitud de la emergencia solicita el apoyo correspondiente (Centro de Control SPB S. A, Autoridad Marítima, Cuerpo de Guarda costas, Cruz Roja, etc.)
 - e). Una vez controlada la emergencia se elabora el informe del incidente al Centro de Control SPB S. A y los reportes respectivos a las diferentes autoridades locales.
- Cuando la emergencia por incendio es a bordo, 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.

5.30.1 Protocolo para atender derrames de hidrocarburos (Bunkering)

Al interior de la instalación portuaria, no se llevan a cabo operaciones de cargue y descargue de hidrocarburos.

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 gráneles líquidos.

- En la I. P no se manejan gráneles líquidos.

5.30.4 Protocolo para atender derrame de gráneles sólidos.

- Los gráneles solidos tienen como característica física una densidad mayor a la del agua, por lo tanto son materiales que se precipitan inmediatamente caen al agua, no generan como tal un derrame, cuando se presenta este evento y las condiciones de profundidad son afectadas para el atraque o maniobra de las embarcaciones, se procede a realizar un plan de mantenimiento o relimpia de las áreas afectadas, lo cual se programará con retroexcavadoras de acuerdo con los volúmenes calculados de material que ha caído al agua.

- Durante el transporte terrestre de los gráneles se genera caída parcial en las vías y patios de parte de los mismos, inmediatamente las áreas son limpiadas por cuadrillas, estos residuos se clasifican como barreduras y son trasladados al área de acopio de barreduras, para ser posteriormente evacuados por el propietario de la carga.

5.31 Protocolo de circulación dentro del terminal

- Toda persona o vehículo que ingrese a las instalaciones de la SPB 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 SPB S. A, lo harán cumpliendo con las normas de tránsito y la guía de protección de la IP. Las empresas transportadoras de suministros asumirán los riesgos, mientras el vehículo se encuentre en las instalaciones de SPB 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 (cargas y gráneles líquidos) 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 SPB S. A 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 SPB S. A 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.
- Parte de los equipos que se utilizan en la I. P para el descargue y/o cargue de los buques son propiedad de la SPB S. A, estos y sus características se encuentran registrados en los inventarios de almacén de la I. P; dependiendo de las características de la carga el operador suministrará temporalmente los equipos especiales que se requieran durante el cargue/descargue.

- Las cargas por sus condiciones de gráneles líquidos solamente son identificadas a través de los tanques de almacenamiento, tanto abordo del buque que las transporta como en tierra cuando ya han sido descargadas.
- Las cargas son debidamente identificadas mediante rótulos en los respectivos empaques.

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 SPB S. A no se tienen proyectos de obras en construcción.
Los contratistas que realicen obras dentro de las instalaciones del terminal, deberán realizar las siguientes actividades
- Evaluación de los riesgos e impactos ambientales
- Afiliar a todo su personal al Sistema Integral de Seguridad Social
- Asistir a la inducción de seguridad que el terminal establezca
- Establecer su propio programa de Evaluaciones Médicas Ocupacionales (Ingreso, Periódicas y Retiro)
- Cumplir con los requerimientos para vehículos, Uso e Inspección de Equipos,
- Hacer entrega y hacer uso correcto de los elementos de protección personal
- Establecer procedimientos de seguridad para Trabajo en Alturas, Trabajos en caliente, Trabajos en espacios confinados, Manejo de Químicos y Materiales Peligrosos, Transporte de Mercancías Peligrosas, Trabajos con energía eléctrica
- Tener procedimientos de atención y reporte de accidentes.
- Establecer su propio procedimiento de atención de emergencias.
- Establecer indicadores de gestión y auditorias para mejoramiento.

CAPITULO VI REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE 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 SPB 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 SPB S. A, se reserva el derecho de modificar la prelación de atraque de la nave que arribe incumpliendo en más de 2 horas el ETA de las 24 horas de anticipación.

Contenido del aviso de arribo.

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

- a. El nombre y nacionalidad de la nave.
- b. El T.N.R. y el T.B.R

- c. Calado, eslora y manga.
- d. Los nombres del Armador o propietario, el capitán y agente marítimo.
- e. El tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETD).
- f. El tonelaje y volumen a embarcar o desembarcar.
- g. La relación de carga peligrosa abordado 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 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, de la Dirección Nacional de Estupefacientes y de la Dirección Nacional de Aduanas, en cuanto se refiere al tráfico marítimo, transporte y manejo de cargas en puertos.
- 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, para las embarcaciones anunciadas, confirmadas y con los documentos exigidos en el presente Reglamento Técnico de Operaciones, se darán prelación de atraque, sobre las que no han cumplido estos requisitos.

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

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

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

6.3 PRELACIONES PARA EL SERVICIO DE PRACTICAJE.

Para prestar el servicio de practica en las instalaciones del Terminal de la SPB 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 Practico, 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, 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 SPB 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 Practico no exime a los capitanes de las naves, de su responsabilidad y mando en la navegación, debiendo considerarse la

presencia del Piloto Practico a bordo, como Asesor del Capitán, quien puede aceptar o no las recomendaciones del Piloto Practico.

- En los casos en que existe limitación para los servicios de practica por razones de mareas, corrientes, vientos, calados, visibilidad, o cualquier otra circunstancia, Control de Tráfico Marítimo y Fluvial, determinaran la hora de prestación del servicio.
- La SPB 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 SPB 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 SPB 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 ratas de descarga.
- Tiempo de permanencia.

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

- Los trabajos de reparación que impliquen actividades en caliente o en frío, o el uso de luces al descubierto, pueden realizarse toda vez que se haya solicitado al terminal y que cuente con el permiso de Trabajos de Alto bordo aprobado por la DIMAR.
- 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 SPB 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.
- 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.
- 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.

- 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.
- 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 incineración cuando se esté en Terminal.

6.6 DESATRAQUE

De acuerdo con las coordinaciones establecidas entre la agencia marítima representante de la nave y la SPB 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 abordaje 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.

Se 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 estadía de la nave en el muelle, y a su opción cobrar al Armador o a su Agente Marítimo los costos y perjuicios causados o la suma autorizada según las tarifas vigentes.
- Cuando ocurra el embargo y secuestro de la nave, o cuando la autoridad competente ordene la suspensión de los trabajos de cargue o descargue, o le niegue el zarpe.
- Ninguna nave inactiva podrá permanecer dentro del área de concesión sin permiso escrito de la Autoridad Marítima y del concesionario.
- El capitán a cargo de una nave inactiva deberá tomar las precauciones necesarias para evitar que la nave se desplace, por cualquier causa del lugar del fondeo asignado. Igualmente tomará las medidas indispensables para evitar que la nave, en cualquier condición de viento y marea, pueda garrear o

bornear, saliéndose de los límites establecidos. Así mismo deberá mantener permanentemente a bordo la tripulación necesaria para atender emergencias.

- Para efecto de este reglamento, un buque está inactivo o fuera de servicio, si:
 - No puede cargar, descargar, lastrar o deslastrar con la productividad requerida por el concesionario.
 - Sus certificados están vencidos.
 - La Autoridad Marítima lo ha declarado como tal.
 - Si por orden de autoridad competente se encuentra detenido

6.8 REQUISITOS PARA EL ZARPE.

- Para la ejecución del zarpe de la nave se debe tener con anterioridad la autorización de la autoridad marítima, en este caso Capitanía de Puerto.
- En caso de zarpe de simultáneos, la sociedad portuaria determinara la secuencia de los mismos. Es responsabilidad de los capitanes advertir el tráfico de la zona de maniobras y tomar las distancias seguras a otras embarcaciones.

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 SPB 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 SPB 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 SPB S A y la autorización del servicio debe especificar:

- 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 RSI2005.

7.3 RESIDUOS CONTAMINANTES PROCEDENTES DE LOS BUQUES.

- Por ninguna circunstancia los residuos contaminantes procedentes de los buques, podrán ser descargados en aguas marítimas de influencia de la 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.

Los productos líquidos a granel de origen animal y vegetal que se cargan y/o descargan deberán contar con el permiso o certificado fitosanitario o zoosanitario expedido por la autoridad competente y cumplir los requisitos y protocolos definidos en el presente Reglamento. La responsabilidad de obtener el permiso o certificado sanitario o zoosanitario es del propietario de la carga o su agente de aduana.

7.5 CARGAS DE MATERIAL EXPLOSIVO O RADIATIVO.

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

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 SPB 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 SPB 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.
- La SPB S. A, no será responsable directa ni indirectamente de cualquier consecuencia, obligación, cobros, pagos, o perjuicios en relación con y/o por los contratos de fletamento de transporte marítimo, terrestre, fluvial o de cualquier otro medio contratado por el usuario y tampoco responderá por daños, faltantes, perjuicios, contaminaciones o pérdidas en los productos ocurridas en o durante el transporte marítimo o terrestre.