

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

RESOLUCIÓN No 1057 DE 2018

(18 JUN 2018)

*"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la
SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL S.A. en virtud del Contrato de Concesión
Portuaria No. 003 de 2014"*

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

En cumplimiento de la Ley 1ª de 1991 y sus decretos reglamentarios, de la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, y en ejercicio de sus competencias y facultades legales, en especial las contenidas en el numeral 9º del artículo 15 del Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011, la Resolución No. 528 de 30 de marzo de 2015 y la Resolución No. 1529 del 8 de noviembre de 2017 y

CONSIDERANDO

1. Que de conformidad con lo establecido en el artículo 3 de la Ley 1ª de 1991, corresponde a la Superintendencia General de Puertos "(...) definir las condiciones técnicas de operación de los puertos, en materias tales como nomenclatura; procedimientos para la inspección de instalaciones portuarias y de naves en cuanto a bodegas, carga y estiba; manejo de carga; facturación; recibo, almacenamiento y entrega de la carga; servicios a las naves; relaciones y regíros sobre turnos, atraque y desatraque de naves; períodos de permanencia; tiempo de uso de servicios; documentación; seguridad industrial, y las demás que han estado sujetas a la empresa de Puertos de Colombia, en cuanto no se oponga a lo dispuesto en la presente Ley."
2. Que, a su turno, el artículo 27 de la misma Ley 1ª de 1991 al establecer las funciones de la Superintendencia General de Puertos, en su numeral 27.3 dispone: "Expedir por medio de resolución, las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos."
3. Que en virtud de lo anterior, mediante Resolución 071 del 11 de febrero de 1997, la Superintendencia General de Puertos determinó el Reglamento Técnico de Operaciones de los Puertos.
4. Que el Decreto 101 de 2000 "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones", le fueron trasladadas al Ministerio de Transporte las competencias en materia de concesiones portuarias, en su artículo 30 numeral 16 radicó en cabeza de la Comisión de Regulación del Transporte, CRTR la función de expedir el reglamento que contenga las condiciones técnicas de operación de los puertos públicos colombianos.
5. Que el Decreto 2741 de 2001, modificó el parágrafo 2 del artículo 44 del Decreto 101 de 2000, trasladando al Ministerio de Transporte las funciones de la otrora Superintendencia General de Puertos en materia de concesiones y demás actividades portuaria, con excepción de aquellas de inspección, control y vigilancia.
6. Que mediante el Decreto 1800 de 26 de junio de 2003 creó el Instituto Nacional de Concesiones, con el objeto de "planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las concesiones, en las modalidades carretera, fluvial, marítima, férrea y portuaria."

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuario No. 003 de 2014"

7. Que el Decreto No. 087 de 2011 en sus numerales 2.4 del artículo 2 y 6.3 del artículo 6, asigna al Ministerio de Transporte las funciones de formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, portuario y férreo.
8. Que mediante Decreto 4165 de 3 de noviembre de 2011 se cambió la naturaleza jurídica y la denominación del Instituto Nacional de Concesiones – INCO, pasando de ser un establecimiento público a una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial denominada Agencia Nacional de Infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte, el cual dispone expresamente en su artículo 25 que los derechos y obligaciones que a la fecha de expedición del citado Decreto tenga el Instituto Nacional de Concesiones – INCO, continuarán a favor y a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura.
9. Que el Ministerio de Transporte expidió la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, "Por medio de la cual se establece el contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de las Puertas Marítimas y se dictan otras disposiciones.", disposición que revocó la Resolución No. 071 de 1997 de la Superintendencia General de Puertos.
10. Que de conformidad con el artículo 2 de la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación "(...) se aplicará a los titulares de concesiones portuarias, homologaciones, autorizaciones temporales, permisos, licencias portuarias o cualquier otro tipo de permiso portuario establecido en las Leyes 1ª de 1991, 1242 de 2008 y en sus Decretos Reglamentarios."
11. Que la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, en su artículo 15 dispone:

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

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

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

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2014"

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

1. *Accesos marítimos y/o fluviales con vocación marítima.*
 2. *Descripción de la zona de uso público entregada en concesión, zonas de maniobras, de atraque y desatraque, programas de mantenimiento e información de batimetrías según el contrato de concesión portuaria.*
 3. *Canales de acceso, ayudas a la navegación, peligros en la navegación del área de maniobra, y la información respecto al ancho, largo, alímetro de giro, profundidad máxima, mínima y promedio, del canal privado de acceso y su dársena de maniobras, las cuales estarán referidas en coordenadas geográficas WGS-84.*
 4. *Accesos a áreas de fondeo y maniobras.*
 5. *Accesos vehiculares, férreos y peatonales los cuales deben contar con la señalización adecuada.*
 6. *Descripción de las características físicas de los muelles disponibles en la terminal portuaria, indicando su número, bitas de amarre, dimensiones, profundidad y especialidad de carga atendida, clase de muelle, tipo de material de su estructura, longitud, ancho y resistencia de loza, profundidad al costado del muelle, pilas y boyas de amarre, las cuales estarán referidas en coordenadas geográficas WGS-84.*
 7. *Descripción de las características físicas de los patios y de los bodegos existentes, tipo de carga atendida; capacidad y ubicación dentro de la terminal.*
 8. *Instalaciones para el recibo, almacenamiento de carga, descripción, dimensiones, capacidad.*
 9. *Equipos para operación portuaria. Relación de los equipos y sus características técnicas con los que cuenta la terminal portuaria para atender las naves y los tipos de carga recibidos.*
 10. *Descripción de las instalaciones de recepción para residuos, basuras y demás productos Contaminantes."*
13. Que la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, en su artículo 20 dispone:

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

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

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

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

Parágrafo 4. Las aprobaciones previas de que trata la presente resolución deberán expedirse dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la fecha de presentación la solicitud de aprobación por parte de los interesados, so pena de operar el silencio administrativo positivo."

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

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

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

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

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 009 de 2014"

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

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

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

Que mediante oficios 2017409163866-2 de 2017, 2017409102015-2 de 2017, 2017409103699-2 de 2017, correo electrónico del 03 de octubre de 2017, Petróleos y Derivados de Colombia S.A., Coremar Shorebase S.A., Ecopetrol S.A., Cenit Tumaco, solicitaron a la Agencia Nacional de Infraestructura la ampliación del plazo para la presentación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos.

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

Que la Superintendencia de Puertos y Transporte y la Dirección General Marítima - DIMAR, competentes para emitir los conceptos a los reglamentos, mediante oficios 2017500116931 1 de septiembre 28 de 2017 y 29201705085 MD-DIMAR-SUBMERC de septiembre 29 de 2017, respectivamente, proponen modificar los plazos establecidos en el parágrafo 1 del artículo 21 de la Resolución 850 de 2017, definiendo nuevos rangos de años y meses para evitar congestión de documentos para revisión y prevenir vencimientos de términos, atendiendo a la disponibilidad de personal con que cuenta la entidad para revisión de reglamentos, de ajustes solicitados y emisión de concepto.

Que la Directora de Infraestructura (I) del Ministerio de Transporte, mediante memorandos 20175000164323 del 04 de octubre de 2017, 20175000165403 del 6 de octubre de 2017 y 20175000164493 del 6 de octubre de 2017, emitió justificación técnica de viabilidad para el establecimiento de nuevos plazos para el ajuste de los Reglamentos Técnicos de Condiciones de Operación de Puertos Marítimos y presentó las nuevas plazas que se deben otorgar, ajustando los rangos de años.

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

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

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

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2014"

Concesiones otorgadas entre los siguientes años (Desde-hasta)	Plazo máximo de radicación de documentación por parte de los autorizados
2017	Cinco (5) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.
2013-2016	Siete (7) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.
2010-2011	Nueve (9) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.
2007-2009	Once (11) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.
2002-2006	Trece (13) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.
1996-2001	Quince (15) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.
1992-1995	Diecisiete (17) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.

18. Que el 26 de diciembre de 2014 y previa el procedimiento legal establecido para tal efecto, se suscribió contrato de concesión portuaria No. 003 de 2014 entre la AGENCIA y la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA S.A., cuyo objeto fue otorgar una concesión para que ocupe en forma temporal y exclusiva los bienes de uso público descritos en la Cláusula 2 del contrato, para la construcción y operación de un terminal portuario – Muelle Turístico de Manga, a cambio de una contraprestación económica en los términos establecidos en la cláusula 13 del citado contrato.

19. Que mediante Resolución No. 1673 del 29 de septiembre de 2015, previas las verificaciones técnicas, financieras y jurídicas y surtido el trámite administrativo correspondiente, la AGENCIA autorizó la cesión total del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 del 26 de diciembre de 2014 otorgado a la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A. (Cedente), a favor de la SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL S.A., en los términos y condiciones que allí se establecen

20. Que mediante Otrósi No. 1 del 1 de octubre de 2015, se CEDIÓ el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 del 26 de diciembre de 2014 a favor de la SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL S.A. identificada con NIT No. 890401435-0, quien, para todos los efectos legales y contractuales, asumió a partir de la suscripción del citado otrósi, en calidad de **CONCESIONARIO**, todos los derechos y obligaciones que originan del citado Contrato.

21. Que la cláusula séptima del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2014 establece:

"...CLÁUSULA 7. REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN

El CONCESIONARIO dará cumplimiento a la Resolución No.0073 del 11 de febrero de 1997 de la Superintendencia de Puertos y Transporte, y aquellas que la modifiquen, para lo cual deberá remitir al CONCEDENTE el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, para su aprobación, en un plazo no mayor a seis (6) meses antes del inicio de la operación del Terminal Portuario. La aprobación de este reglamento por parte del CONCEDENTE, será requisito previo para el inicio de la operación portuaria, so pena de la imposición de multas a que haya lugar."

22. Que en atención a las disposiciones legales y contractuales antes enunciadas, la Sociedad Portuaria Operadora Internacional S.A. a través de la coordinadora de asuntos legales, remitió a la Agencia para aprobación la versión final del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación y del Manual del Plan de Emergencias que forma parte del mismo, adjuntando para ello los siguientes conceptos:

22.1. Comunicación con registro No. 20176001264871 del 17 de octubre de 2017 suscrita por Superintendente Delegado de Puertos que indica:

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2014"

"El Jefe de Procesos y Riesgos de la .SP. Operadora Internacional SA. Dr. Andrés Vargas Navas, mediante oficio radicado en esta Superintendencia con No 2017-560-076661-2, entregó a la SUPERTRANSPORTE para concepto el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, el cual luego de realizadas los ajustes requeridos fue nuevamente remitido a esta Superintendencia.

Este despacho luego de revisado el contenido dicho reglamento, en particular lo referente a los aspectos relacionados con la prestación de los servicios portuarios, de conformidad con lo ordenado en el parágrafo 2 del artículo 20 de la resolución 0000850 del 06 de abril de 2017, emite concepto favorable para continuar con el trámite de aprobación."

22.2. Comunicación No. 29201801719 MD-DIMAR-SUBMERC-ASIMPO del 21 de marzo de 2018 suscrita por el Director General Marítimo (E), que indica:

"Dentro del proceso de evaluación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación realizado por la Autoridad Marítima al documento presentado por la Sociedad Portuaria Operadora Internacional, y una vez realizada una reunión de trabajo con la Sociedad Portuaria en menclón para presentar y verificar las correcciones sugeridas por el Área de Seguridad Integral Marítima y Portuaria, llevada a cabo el día 27 de febrero de 2018; la empresa radicó la última versión del documento mediante oficio de fecha 28 de febrero de 2018 y referencia 0000379 SPOI S.A quedando registrado de DIMAR con N 29201801564.

En ese orden de ideas y una vez verificado que se hubieran integrado al documento las observaciones presentadas por la Dirección General Marítima, se considera que el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación en la versión presentada bajo el radicado de la referencia se ajusta a la normatividad marítima vigente, el cual se anexa.

Con base en lo anterior se informe a la Agencia Nacional de Infraestructura que la Dirección General Marítima emite concepto FAVORABLE al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Sociedad Portuaria Operadora Internacional S.A, para que continúe con el proceso ante esa entidad."

23. Que el proyecto cuenta con Documento de Manejo Ambiental aprobado por la Corporación Autónoma Regional del Canal de Dique – CARDIQUE mediante Resolución No. 0778 del 27 de septiembre de 2004, actualmente en cabeza de la SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL S.A. según consta en Resolución No. 0003 del 4 de enero de 2014 expedida por la citada autoridad ambiental.

24. Que tratándose de un documento de orden eminentemente técnico y operativo, corresponde al Grupo Interno de Trabajo de Proyectos Férreos y Portuarios de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, en ejercicio de sus funciones establecidas en los numerales 3 y 16 de la Resolución No. 528 de 10 de marzo de 2015², efectuar la evaluación y verificación del reglamento de condiciones técnicas de operación presentado por el concesionario y constatar que el mismo se ajuste a la reglamentación especial vigente, en este caso a las disposiciones contenidas en la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017 del Ministerio de Transporte.

25. Que la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo Férreo y Portuario de la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la Agencia Nacional de Infraestructura, mediante memorando No. 2018-303-005696-3 del 10 de abril de 2018, emitió concepto técnico respecto del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por EL CONCESIONARIO, concluyendo que "... desde el punto de vista técnico se considera viable proceder con la aprobación del reglamento de condiciones técnicas de operación remitido a la agencia mediante el radicado No. 20184090318542, debido a que cumple con los requisitos exigidos en la normatividad vigente."

² Resolución No. 528 de 2015, "Por la cual se adopta el Manual Específico de Funciones y Competencias Laborales para los empleos de la planta de personal de la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones", Vicepresidencia de Gestión Contractual - Gerente de Proyectos Férreos y Portuarios. Funciones Específicas: "... 3. Evaluar, controlar y hacer seguimiento a los aspectos técnicos y operativos de los contratos de concesión y demás formas de asociación público privada del modo portuario, de acuerdo con lo estipulado en los contratos. (...) 16 Verificar y controlar la aplicación por parte de los concesionarios de los manuales y reglamentos vigentes correspondientes a la operación de las concesiones del modo portuario."

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2014"

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

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Aprobar el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2014, cuyo texto se anexa a la presente Resolución, haciendo parte fundamental e integral de la misma.

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

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

ARTÍCULO CUARTO. Comuníquese la presente resolución, a la Superintendencia de Puertos y Transportes, a la Corporación Autónoma Regional del Canal de Dique – CARDIQUE, y la Dirección General Marítima - DIMAR, para lo de sus competencias.

ARTÍCULO QUINTO. La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición y contra la misma no procede recurso alguno en sede administrativa por tratarse de un acto administrativo de trámite.

NOTIFÍQUESE, COMUNIQUESE Y CÚPLASE

Dada en la ciudad de Bogotá, D.C., el día 18 JUN 2018


JOSE LEONIDAS NARVAEZ MORALES
Vicepresidente de Gestión Contractual
Agencia Nacional de Infraestructura

Proyecto Jurídico: Marcela Urquijo - Abogada - GAL 1 VEB
Proyecto Técnico: Mauricio Sánchez Gamba - Apoyo Técnico a la Supervisión - QITPP - MDC
Visto Jurídico: José Ramón Pacheco - Gerente Asesoría Legal 1 - VI
Visto Técnico: Diana Raquel Sierra Pachols - Gerente Técnico QITP

SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL - SPOI

REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN

Contenido

CAPÍTULO I ASPECTOS GENERALES	8
1.1. Objetivo	8
1.2. De las aplicaciones de este Reglamento.....	8
1.3.. Definiciones	9
1.4. Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional adecuados a cada servicio	16
1.5. Obligaciones.....	17
1.5.1. Obligaciones de los operadores portuarios y de los usuarios.....	17
1.5.2. Obligaciones de las agencias marítimas	22
1.5.3. Obligaciones de los usuarios del terminal	22
1.5.4. Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)	22
CAPITULO II ADMINISTRACIÓN Y ORGANIZACIÓN DE LA TERMINAL PORTUARIA..	23
2.1. Organización	23
2.1.1. La compañía.....	23
2.1.2. Funciones de la sociedad portuaria.....	23
2.2. Administración.....	24
2.2.1. Modelo de Administración.....	24
2.2.2. Relación con los usuarios	24
2.2.2.1. Aspectos de Coordinación con usuarios	25
2.2.3 Estructura Tarifaria.....	25
2.2.4. Protocolo de Facturación	25
2.2.5. Sistemas de gestión de calidad	26
2.2.6. Políticas de Calidad y Acceso	27
2.2.7. Sistemas de Comunicación e información	28
2.2.8. Código de buen gobierno.....	28
2.2.9. Obligaciones de la Sociedad Portuaria.....	28
CAPÍTULO III INFRAESTRUCTURA Y ACCESO	30
3.1 Canales de acceso	30

**REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA
INTERNACIONAL RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN No 1057 DEL 18 JUNIO DEL 2018**

3.2 Dársena de Maniobra.....	31
3.3 Área de Atraque.....	32
3.4 Muelle.....	32
3.5. Ayudas a la navegación.....	35
3.6. Peligros de la navegación.....	35
3.7. Área de fondeo.....	35
3.8. UKC y Calado Operacional.....	36
3.9. Programa de Mantenimiento e Informacion Batimétrica.....	36
3.10 Accesos vehiculares y peatonales.....	37
3.11. Patios y de las bodegas existentes.....	38
3.12. Instalaciones para el recibo, almacenaje de carga, descripción, dimensiones y capacidad.....	38
3.13. Equipos para la operación portuaria.....	38
3.14. Descripción de las instalaciones de recepción para residuos, basuras y demás productos contaminantes.....	39
CAPITULOIV SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA.....	40
4.1. Horario.....	40
4.1.1. Horario de atención al público.....	40
4.1.2 Horario de trabajo.....	40
4.2. Condiciones de la Prestación de Servicios Portuarios.....	40
4.3. Documentación necesaria para la prestación del servicio.....	41
4.4 Protocolo de verificación de la información y documentos.....	44
4.5. Servicios Generales.....	44
4.5.1. Uso de dársenas de maniobra y canales de acceso privado.....	44
4.5.2. Control de operaciones portuarias y marítimas.....	45
4.5.3 Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto.....	45
4.5.4 Las condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto.....	46
4.5.5 Las condiciones adecuadas de limpieza general de las instalaciones portuarias.....	46
4.6 Servicios a la nave.....	46
4.6.1 Características del tipo de buque a operar en el puerto que incluya: calado, manga y eslora según lo dispuesto en el contrato de concesión portuaria.....	47
4.6.2 Servicio de Practicaje.....	47
4.6.3 Servicio de Remolcador.....	50

**REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA
INTERNACIONAL RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN No 1057 DEL 18 JUNIO DEL 2018**

4.6.4 Servicio de Amarre y Desamarre de Buques.....	52
4.6.5 Muellaje.....	53
4.6.6 Apertura Escotilla	53
4.6.7 Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos.....	54
4.6.8 Reparaciones menores	55
4.6.9 Aprovechamiento y Useria	55
4.6.10 Recibo y suministro de lastre	55
4.6.11 Suministro de combustible.....	57
4.6.12 Servicio de lancha.....	59
4.6.13 Recepcion de desechos líquidos y vertimientos.	59
4.6.14 Recepcion de residuos sólidos	61
4.6.15 Servicio de Vigilancia.....	62
4.6.16 Servicios públicos.....	63
4.6.16.1 Suministro de agua potable.....	63
4.6.16.2 Electricidad.....	64
4.6.17 Fumigación	65
4.6.18 Alquiler de equipos y aparejos	65
4.6.19 Inspección.	65
4.7 Servicios a los Pasajeros.....	66
4.7.1 Embarque y desembarque de pasajeros: Homeporting.....	67
4.7.2 Cargue y descargue de equipajes y vehículos en régimen de pasaje.....	68
4.8 Servicios a la carga	69
CAPÍTULO V PROTOCOLOS PROCEDIMIENTOS NORMAS DE SEGURIDAD	69
5.1 Protocolo de maniobras.....	69
5.1.1. Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario.....	70
5.1.2. Maniobra de atraque.....	72
5.1.3. Maniobra de amarre.....	75
5.1.3.1 Maniobra de acoderamiento y disposición de amarras.....	75
5.1.4. Maniobra de zarpe.....	76
5.1.5. Maniobra de reviro.....	80
5.1.6. Maniobra de fondeo	80
5.2. Protocolo de seguridad en operaciones en las líneas de amarre del terminal.....	80

**REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA
INTERNACIONAL RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN No 1057 DEL 18 JUNIO DEL 2018**

5.3.	Protocolo de Zarpe de emergencia	80
5.4.	Protocolo sobre el control del tránsito en el canal de navegación.....	81
5.5.	Protocolo de Zarpe de emergencia (incendio, mal tiempo, terrorismo, etc)	81
5.6.	Protocolo para apertura de bodegas.....	81
5.7.	Protocolo para el establecimiento de rendimientos de las naves y pérdida del derecho a muelle	81
5.8.	Protocolo de evacuación directa de cargas.	82
5.9.	Protocolo para la Inspección simultanea de mercancías.....	82
5.10.	Protocolos de inspección intrusiva y no-intrusiva de carga	82
5.11.	Protocolo para el descargue con lluvia	82
5.12.	Protocolo para el manejo de equipajes en naves de pasajeros.....	83
5.13.	Protocolo de almacenamiento descubierto	84
5.14.	Protocolo de operaciones en fondeo.....	84
5.15.	Protocolo para la entrega de la carga	84
5.16.	Protocolo para el manejo de cargas contaminadas.....	84
5.17.	Protocolo sobre cargas objetables.....	85
5.18.	Protocolo para la remoción de cargas objetables.....	85
5.19.	Protocolo para el manejo de carga para otros puertos, cargas en tránsito.....	85
5.20.	Protocolo para el rescate y salvamento de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua.....	85
5.21.	Protocolo para evitar la presencia de animales.....	86
5.22.	Protocolo Operación de equipos.....	86
5.23.	Protocolo de control de ingreso y salida de personas	87
5.24.	Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos	90
5.25.	Protocolo de control de ingreso y salida de carga	92
5.26.	Protocolo de control de ingreso y salida de maquinaria y equipos portuarios..	92
5.27.	Protocolo para el manejo de todo tipo de carga	92
5.27.1	Protocolo para la entrada y recibo de carga	93
5.27.2	Protocolo para almacenamiento carga	93
5.27.3	Protocolo entrega y salida de Carga	94
5.27.4	Protocolo de transferencia de carga a otros medios de transporte.....	94
5.28.	Protocolos para el manejo de mercancías peligrosas - IMDG	94

**REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA
INTERNACIONAL RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN No 1057 DEL 18 JUNIO DEL 2018**

5.29	Protocolo para facilitar la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI200p).	94
5.30.	Protocolos para atender emergencias y contingencias	96
5.30.1	Protocolos para atender derrames de hidrocarburos	97
5.30.2	Protocolos para atender escape de gas natural GNL	97
5.30.3	Protocolos para atender derrame graneles líquidos	97
5.30.4	Protocolos para atender derrame graneles sólidos	97
5.31	Protocolos de circulación dentro del terminal	97
5.32	Protocolo de condiciones para la identificación de personas, equipos y cargas.	97
5.33	Protocolos de seguridad en prevención de accidentes y de seguridad industrial para las instalaciones que se encuentran en vía de construcción.	98
CAPÍTULO VI REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES		99
6.1	Protocolo para el anuncio, arribo y permanencia de naves	99
6.2	Prelación de Atraque	100
6.3.	Prelaciones para el servicio de practicaje	101
6.4.	Asignación de muelle	101
6.5.	Prohibiciones para las naves durante su permanencia en el terminal	102
6.6.	Desatraque	105
6.7.	Orden de desatraque	106
6.8.	Requisitos para el zarpe	106
CAPÍTULO VII CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE		107
7.1.	Salud en el trabajo	107
7.2.	Fumigaciones	108
7.3.	Residuos contaminantes de los buques	110
7.4.	Cargas de origen animal y vegetal	110
7.5.	Cargas de material explosivo y radioactivo	110
7.6.	Obligaciones de protección del medio ambiente	110
CAPITULO VIII		112
DOCUMENTACION Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN		112
8.1.	Documentación	112
8.2.	Facilitación del tráfico marítimo	112

**REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA
INTERNACIONAL RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN No 1057 DEL 18 JUNIO DEL 2018**

8.3. Visita oficial.....	112
8.4. Libre platica	112
8.5. Reservas en la prestación del servicio.....	113
CAPITULO IX.....	116
FACULTADES DE LA SOCIEDAD PORTUARIA Y RESPONSABILIDAD EN LA PRESTACION DEL SERVICIO.....	116
9.1 Facultades de la Sociedad Portuaria por incumplimiento de las obligaciones de servicio público	116
9.2 Incumplimiento de las obligaciones de cualquier servicio público.....	118
9.3 Responsabilidad en la prestación de servicios.....	118
9.4 Operaciones Marítimas.....	119
9.5 Operaciones Terrestres y Servicios a los Equipajes o mercancías	120
9.6 Procedimiento en caso de accidentes	122
9.7 Responsabilidad por daños a las instalaciones portuarias.....	124
9.8 Responsabilidad por demoras o suspensión en la prestación de los servicios de la Sociedad Portuaria.....	124
CAPÍTULO X COMITÉ DE MEJORAMIENTO	125
10.1 Responsabilidades.....	125
10.2. Definiciones	125
10.3 Procedimiento	126
10.4 Correctivos.....	127
CAPÍTULO XI.....	128
ANEXOS.....	128
Anexo Plan de Emergencias	128

CAPÍTULO I ASPECTOS GENERALES

1.1. Objetivo

El Reglamento de condiciones técnicas de operación de la Sociedad Portuaria Operadora Internacional S.A., es el documento por medio del cual se establecen las normas básicas para operar en forma eficiente y segura, basándose en estándares de operación marítima y portuaria internacional, en las reglamentaciones establecidas por el Estado Colombiano y la normatividad internacional aplicable.

1.2. De las aplicaciones de este Reglamento

- 1) Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento están acordes con la Ley 1a. de 1991 y resolución 850 del 6 de abril 2017 de emanada del Ministerio de Transporte, las cuales constituyen parte integrante del mismo.
- 2) 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 así como a la SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL S.A en adelante Sociedad Portuaria. (Muelle turístico internacional de Cartagena antiguo Muelle de Edurbe)
- 3) Por el sólo hecho de ingresar a la Instalación Portuaria, así como por el uso de sus servicios, el Armador, Capitán de la Nave, Tripulación, Agentes Marítimos, Operadores Portuarios, Agencias de Aduana, Transportadores, Empresas Contratistas, Autoridades Estatales y demás prestadores de servicios y usuarios en general o quienes hagan sus veces o actúen en su nombre manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente Reglamento.
- 4) Ninguna persona puede desembarcar, embarcar y/o manipular por los muelles o cualquier otro sitio de la Instalación Portuaria, mercancías, provisiones, materiales, equipajes u otros elementos, cualquiera que sea su clase o forma, sin el previo cumplimiento de los requisitos exigidos por la Sociedad Portuaria y las autoridades competentes.
- 5) La Sociedad Portuaria es responsable del manejo de los residuos que se generen con motivo de cualquier actividad que se adelante dentro sus instalaciones portuarias, de su recolección, tratamiento y disposición final, teniendo en cuenta los términos de la Licencia y/o Plan de Manejo Ambiental y los actos administrativos derivados de ésta.
- 6) El acatamiento de las normas establecidas en el presente reglamento no exonera a los usuarios, autoridades, ni a la Sociedad Portuaria del cumplimiento de los requisitos y las disposiciones vigentes expedidas por el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI-, la Dirección General Marítima – DIMAR-, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN- y demás autoridades competentes, que ejercen funciones específicas en las actividades portuarias conforme a la ley, tales como las de inmigración, sanitarias, fitosanitarias, antinarcóticos, medio ambiente, etc.

1.3.. Definiciones

Para la correcta interpretación y aplicación de este reglamento se deben tener en cuenta las siguientes definiciones:

Actividad Portuaria: Son la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios de todo tipo, incluyendo terminales de cruceros; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; ingreso de Piezas de Repuesto del Buque y Provisiones de A Bordo; y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar, y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.

Agencias de Aduanas: Son personas jurídicas autorizadas por la DIAN para ejercer el agenciamiento aduanero, la cual es una actividad auxiliar de la función pública aduanera, de naturaleza mercantil y de servicio, orientada a garantizar que los usuarios del comercio exterior que utilicen sus servicios cumplan las normas legales vigentes en materia de importación, exportación y tránsito aduanero, y cualquier operación o procedimiento aduanero inherente a dichas actividades.

Agencias de Viajes: Son empresas comerciales constituidas por personas naturales o jurídicas que, debidamente autorizadas, se dedican profesionalmente al ejercicio de actividades turísticas dirigidas a la prestación de servicios, directamente o como intermediarios entre los viajeros y proveedores de los servicios. Por razón de sus funciones son de tres clases: Agencias de Viajes y Turismo, Agencias de Viajes Operadoras y Agencias de Viajes Mayoristas.

Agencias de Viajes Operadoras: Son empresas comerciales, debidamente constituidas por personas naturales o jurídicas, que se dedican profesionalmente a operar planes turísticos.

Agencia de Viajes Operadoras de Excursiones de las Líneas de Cruceros: Son las agencias de viajes operadoras que se relacionan comercialmente con las Líneas de Cruceros.

Agencia de Viajes Operadora de Tours Independientes de Cruceros: Son las Agencias de Viajes Operadoras que no están relacionadas comercialmente con las Líneas de Cruceros pero que son autorizadas por la sociedad portuaria para que ingresen a sus instalaciones a recoger a turistas independientes que arriban en cruceros y que previamente las han contactado.

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

Área de Maniobra: Es el espacio marítimo contiguo a los muelles, utilizado para las maniobras de atraque, desatraque y zarpe de las naves.

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

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

Autoridad Aduanera: Es el funcionario público o entidad 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 la entidad estatal que en el marco del Sistema Nacional Ambiental ejerce las competencias ambientales para la gestión integral del Plan de Manejo Ambiental de la Instalación Portuaria. La Sociedad Portuaria, en relación con las obligaciones ambientales, es responsable ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA– que es la otorgante de la licencia y/o plan de manejo ambiental para sus operaciones portuarias.

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

Cuando lo considere necesario, la Autoridad Marítima Nacional, respecto de la actividad marítima y fluvial de practica, puede ejercer sus funciones en coordinación con la entidad encargada de vigilar y controlar la Instalación Portuaria.

La Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional es la autoridad designada por el Gobierno Colombiano para desempeñar las funciones de protección en relación con las instalaciones portuarias y los buques, indicadas en el Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS-74 o del denominado Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, PBIP, según lo establecido en el artículo 6º del Decreto 730 del 9 de marzo de 2004.

Autoridad Migratoria: Es la entidad estatal que ejerce funciones de autoridad de vigilancia y control migratorio dentro del territorio colombiano. La Unidad Administrativa Especial Migración Colombia es la autoridad designada por el Estado para desarrollar las mencionadas funciones.

Autoridad Portuaria: Es la entidad designada por Ley para la definición de políticas, vigilancia y control de los procesos portuarios en el país. En el ámbito de sus respectivas competencias, lo es el Ministerio de Transporte en lo relacionado con las políticas, regulación y reglamentación del sector, la Superintendencia de Puertos y Transporte en lo relacionado con la inspección, vigilancia y control de la prestación de los servicios, y la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI- en lo relacionado con los contratos de concesión portuaria.

Bollardpull: Es la capacidad de tiro a punto fijo. Es la cantidad de toneladas que “tira” (tracciona) un remolcador cuya línea de remolque está hecha firme a una bita del muelle o lugar de la prueba a velocidad 0 knts, medida por un dinamómetro. El BollardPull de un

remolcador es un indicador de su capacidad de tracción o tiro, que permite una correcta asignación de remolcadores a cada tamaño de buque a ser remolcado.

Boya de Mar: Es la boya de mar en posición geográfica: Latitud: 10° 19' 04" N Longitud: 75° 36' 14" W

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

Cargue o Descargue Directo: Es la modalidad de operación de cargue o descargue cuyas mercancías requieren la evacuación o cargue inmediato sin almacenamiento o pre-estiba en la Instalación Portuaria.

Código IMDG: Es el Código que recopila las disposiciones vigentes que regulan el transporte de mercancías peligrosas por agua, y se denota como el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP): Es el Código Internacional que hace parte del Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS-74 aprobado por el Estado Colombiano mediante la Ley 8ª de 1980, reglamentado parcialmente por el Decreto 730 de 2004, con aplicación en el territorio nacional, donde existan instalaciones portuarias dedicadas al comercio exterior y a los viajes internacionales, así como a los buques de pasajeros y carga de transporte internacional con arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas que recalen en las mismas, así como a unidades móviles de perforación mar adentro.

Contaminación marina: Es la introducción por el hombre, directa o indirecta de sustancias o energía en el medio marino cuando produzca o pueda producir efectos nocivos, tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluso la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

Contaminante marino: Es toda sustancia que por su naturaleza y/o concentración sea susceptible de causar degradación del medio marino.

Convenio MARPOL: Es el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques.

Daños por contaminación: Son las pérdidas o perjuicios causados por los efectos y consecuencias de la contaminación e incluyen los costos de las medidas preventivas y las pérdidas o perjuicios causados por tales medidas preventivas.

Equipaje: Maletas, cajas o embalajes que pueden llevar efectos personales, menajes o mercancías. Para ciertas embarcaciones de pasajeros es común transportar equipajes

como también carga. Para el presente reglamento equipaje incluye mercancías o menajes.

Embalaje: Es el recipiente o envoltura que contiene productos en forma temporal y sirve principalmente para agrupar unidades de un producto, con miras a su manipulación, transporte y almacenaje.

El embalaje puede ser primario (empaquete o envase) cuando hace contacto directo con el producto o mercancía; es secundario cuando agrupa productos envasados para formar una unidad de carga, de almacenamiento o de transporte mayor; y es terciario cuando agrupa varios embalajes secundarios.

Carga, mercancía o menajes: Algunas embarcaciones de pasajeros también tiene la modalidad de transportar carga, mercancía o menajes sean o no de los pasajeros abordo.

Contenedor: Es la modalidad de embalaje terciario. Consiste en una caja metálica o de material resistente con dimensiones estándares internacionales que facilita el transporte de mercancías por mar, aire y tierra.

Guía de Turismo: Es la persona natural que presta servicios profesionales en el área del guionaje o guianza turística, cuyas funciones hacia el turista, viajero o pasajero son las de orientar, conducir, instruir y asistir durante la ejecución del servicio contratado. Se conoce como profesional en el área de guionaje o guianza turística en cualquiera de sus modalidades, a la persona que esté inscrita en el Registro Nacional de Turismo, previa obtención de la correspondiente tarjeta profesional como guía de turismo, otorgada por la entidad u organismo que el Gobierno designe.

Impactos (Medio Ambiente): Son las consecuencias causadas por cualquier actividad (aspecto ambiental) sobre los diferentes componentes (Suelo, Aire, Fauna, Flora, Social y Económico); dichos impactos pueden clasificarse como positivos o negativos.

Información: Es todo dato que se usa para un fin; sin importar el medio en que se almacene, procese o comunique. Son atributos de la información: (i) **Integridad:** Indica que la información está completa y es consistente. (ii) **Confidencialidad:** Indica que la información es solamente accesible al personal autorizado y que no se encuentra a disposición o es revelada a usuarios o para procesos no autorizados. (iii) **Disponibilidad:** Indica que la información está accesible en el momento en que es requerida.

Inspección no intrusiva . Operación de control realizada por las autoridades con el fin de determinar la naturaleza, 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 amerite.

Instalación Portuaria: Es la integrada por los muelles, áreas de maniobra, áreas de oficina para la atención de servicios administrativos y demás infraestructura para la atención de barcos y servicios a pasajeros y/o equipajes.

Landing Operator: Es la empresa contratada por la línea de cruceros para que en representación suya realice los procedimientos de registro, entre los cuales se encuentran: registro de pasajeros, etiquetaje y preparación de equipaje.

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

Líneas Marítimas o Líneas de Cruceros: Son las empresas comerciales nacionales o internacionales dedicadas al transporte de carga y/o pasajeros.

Medio ambiente: Es todo lo que rodea a un ser vivo. Incluye especialmente las circunstancias de vida de las personas o de la sociedad en su entorno. Comprende el conjunto de valores naturales, sociales y culturales existentes en un lugar y momento determinado, que influye en la vida humana presente y en las generaciones venideras.

Motonave de Cruceros: Es un tipo de barco -de pasajeros que realiza viajes de placer y/o -recreativos y/o de turismo.

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

Naves o motonaves de Línea Ocasional: Son las que prestan un servicio público en tráficos irregulares o en forma discontinua.

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

Naves o embarcaciones de turismo o de recreo: Son las embarcaciones para uso y goce de personas naturales o jurídicas con fines recreativos o turísticos. Son embarcaciones llamadas menores o bien de menos de 200 toneladas de registro bruto, que deben cumplir con la normatividad vigente de la DIMAR con referencia al uso de piloto o patrón, entre otras aplicables.

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

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

El Operador Portuario debe cumplir los requisitos que fije la autoridad portuaria para su registro y habilitación, así como los estipulados por la Sociedad Portuaria y los establecidos en el presente reglamento.

Pasajeros en tránsito: Son aquellos pasajeros que habiendo arribado en buques de cruceros turísticos tienen permiso de ingreso al país por un término hasta de 72 horas.

Piezas de Repuesto del Buque. Son los artículos de reparación o de recambio destinados a ser incorporados al buque que los transporta

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

Prestador de Servicios Turísticos: Es la persona natural o jurídica, inscrita en el Registro Nacional de Turismo, que proporciona, intermedia o contrata con el turista la prestación de los servicios a que se refiere la Ley General de Turismo.

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.

Proyectos GNL. Se refiere al desarrollo de proyectos portuarios cuya carga es el Gas Natural Licuado. '

Proyectos HUB. Es un puerto central o de redistribución de carga, al que arriban rutas marítimas de largo recorrido cuyo objetivo es descargar mercancías para ser redistribuidas en rutas marítimas de más corto recorrido.

Provisiones de a Bordo. Son las mercancías para ser utilizadas a bordo, incluidos productos de consumo, las mercancías para vender a los pasajeros y a los miembros de la tripulación, el combustible y los lubricantes, pero excluyendo los aparejos y pertrechos y las piezas de repuesto del buque.

Puerto: Es el conjunto de elementos físicos que incluye obras, canales de acceso, instalaciones de servicios que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera del río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y fluvial.

Residuo o desecho. Es cualquier objeto, material, sustancia, elemento o producto que se encuentra en estado sólido o semisólido, o es un líquido o gas contenido en recipientes o depósitos, cuyo generador descarta, rechaza o entrega porque sus propiedades no permiten usarlo nuevamente en la actividad que lo generó o porque la legislación o la normatividad vigente así lo estipula.

Residuo o desecho peligroso. Es el residuo o desecho que por sus características corrosivas, reactivas, explosivas, tóxicas, inflamables, infecciosas o radiactivas puede causar riesgo o daño para la salud humana y el ambiente. Así mismo, se consideran residuos o desechos peligrosos los envases, empaques y embalajes que hayan estado en contacto con ellos.

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

Para efectos aduaneros, la Nación está representada por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales –DIAN- tal como lo establece el artículo 3o del Decreto 2685 de 1999, o en las normas que la modifiquen o complementen.

Reglamento Sanitario (RSI2005): 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.

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

Seguridad de la información: Es la preservación de la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información.

Seguridad Integral: Es el concepto que agrupa las actividades de seguridad y protección física, Seguridad Industrial, salud ocupacional, seguridad de la información y protección del medio ambiente.

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

Servicios de amarre y desamarre: Son aquellos servicios consistentes en recoger las amarras de una nave, portarlas y fijarlas a los elementos dispuestos en los muelles o atraques para este fin, siguiendo las instrucciones del capitán de la nave o su tripulación.

Se entiende por servicio de desamarre aquel cuyo objeto es el de largar las amarras de la nave de los elementos de fijación, siguiendo la secuencia e instrucciones del capitán de la nave o su tripulación.

Servicios Portuarios: Son los derivados de la definición de Actividad Portuaria incorporada en este Reglamento. Así mismo, se adopta y tiene en cuenta la clasificación de los servicios portuarios establecida en la normatividad vigente.

Shore Excursions: Son las excursiones organizadas y comercializadas por las Líneas de Cruceros en cada destino turístico que visitan sus barcos.

Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST: Es el sistema correspondiente al desarrollo de un proceso lógico y por etapas, basado en la mejora continua y que incluye la política, la organización, la planificación, la aplicación, la evaluación, la auditoría y las acciones de mejora con el objetivo de anticipar, reconocer, evaluar y controlar los riesgos que puedan afectar la seguridad y salud en el trabajo.

Sociedad Portuaria: Es la sociedad anónima constituida con capital privado, público, o mixto, cuyo objeto social es la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. La sociedad portuaria puede también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria (numeral 5.20 del artículo 5 de la Ley 1ª de 1991).

En el presente Reglamento, Sociedad Portuaria se refiere a la Sociedad Portuaria operadora Internacional S.A., administradora en concesión de la Instalación del “Muelle turístico Internacional de Cartagena” (antiguo Muelle Edurbe).

Tecnología de Información (TI): Es el término general que describe cualquier tecnología que ayuda a la producción, manipulación, almacenamiento, comunicación y/o diseminación de información.

Terminal Cut Off: Es la fecha y hora que la Sociedad Portuaria estipula para una nave, en la cual toda su carga o pasajeros para embarque debe estar físicamente dentro de la instalación portuaria, lista, debidamente documentada y autorizada para embarque. Tiene por objeto asegurar una franja de tiempo para planear la operación que habrá de realizarse a partir del arribo de la motonave. El tiempo del “Terminal Cut Off” es informado por la Sociedad Portuaria a los usuarios de la Instalación Portuaria. El “Terminal Cut Off” es diferente al Cut Off que establecen las Líneas Marítimas.

Usuarios: Son los armadores, líneas marítimas, agentes marítimos, propietarios de la carga, agencias de aduana, transportadores de carga o personas, operadores portuarios, proveedores, prestadores de practica y/o pilotaje, agencias de viajes operadoras, contratistas y en general todas las personas que utilizan, prestan o reciben servicios en la Instalación Portuaria.

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

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

El operador portuario y en general todos los usuarios debe asegurar que el personal asignado para ejecutar los trabajos sea competente, en función de su educación, formación, experiencia y habilidades para las funciones que va a desempeñar. Estas competencias deben incluir las relacionadas directamente con el cargo a desempeñar y con Seguridad y Salud en el Trabajo y Gestión Ambiental.

Así mismo debe realizar sus propias capacitaciones en temas de Seguridad y Salud en el Trabajo y Gestión Ambiental como requisito.

El personal técnico, que según la ley requieran certificaciones específicas por un ente del estado, deberán mantenerlas vigentes. La sociedad portuaria podrá solicitar dichas certificaciones para control.

1.5. Obligaciones

1.5.1. Obligaciones de los operadores portuarios y de los usuarios

1.5.1.1. Obligaciones generales

1. Cumplir las normas e instrucciones establecidas por la Sociedad Portuaria para el desarrollo normal de las actividades en la Instalación Portuaria.
2. Mantener vigentes los permisos o licencias que les exija la ley para el desempeño o prestación de sus servicios y acreditarlos ante la Sociedad Portuaria a su vencimiento y cuando les sean requeridos.
3. Los usuarios que presten servicios portuarios o realicen actividades dentro de la Instalación Portuaria están obligados a cumplir todas las obligaciones laborales y contractuales de sus trabajadores de conformidad con la legislación colombiana vigente, incluyendo el pago de salarios, prestaciones sociales, autoliquidación del sistema general de seguridad social integral (Ley 100 de 1993, la Resolución 1083 de 1994 expedida por la Superintendencia de Puertos y Transporte y demás normas sobre la materia), contribuciones parafiscales y demás beneficios laborales legales y extralegales. La Sociedad Portuaria puede exigir en cualquier momento los comprobantes de pago y certificaciones que demuestren el cumplimiento de estas obligaciones y determinar la suspensión del ingreso a la Instalación Portuaria en caso de encontrar irregularidades o incumplimientos. En ningún caso existe vinculación ni solidaridad laboral entre la Sociedad Portuaria y el personal del usuario.
4. Para el ingreso a la Instalación Portuaria, el usuario debe registrar a todo el personal que requiera para sus actividades, obteniendo para cada uno un carné de identificación personal.
5. Actualizar la información suministrada a la Sociedad Portuaria al vencimiento estipulado y cuando le sea requerido.
6. Informar de inmediato el retiro o desvinculación del personal registrado, devolviendo los carnés respectivos.
7. Acreditar ante la Sociedad Portuaria la afiliación y paz y salvo de todo su personal ante el Sistema de Seguridad Social Integral, para autorizar su ingreso a la Instalación Portuaria.
8. Realizar únicamente las actividades y trabajos para las cuales ha recibido autorización de la Sociedad Portuaria.
9. Ajustarse al horario definido por la Sociedad Portuaria para la prestación de servicios en la Instalación Portuaria.
10. Controlar la permanencia del personal en la Instalación Portuaria, que debe obedecer exclusivamente a actividades autorizadas por la Sociedad Portuaria.
11. Informar a la Sociedad Portuaria cualquier irregularidad que detecte en el desarrollo de sus actividades y las observadas en la prestación de los servicios, que afecten las condiciones de seguridad y eficiencia de la Instalación Portuaria.
12. Responder ante la Sociedad Portuaria y ante terceros por la conducta y el desempeño del personal que se encuentre a su cargo dentro de la Instalación Portuaria, ya sean

empleados directos, subcontratados, suministrados o contratistas independientes. Igualmente, responder por los daños que cause ese personal.

13. Concurrir y colaborar efectivamente en la defensa de la Sociedad Portuaria, si ésta fuera demandada o recibiere algún reclamo, judicial o extrajudicial, por parte de un trabajador o asociado, directo o indirecto a su cargo y responder ante la Sociedad Portuaria por cualquier perjuicio que por estos eventos llegare a causarse.
14. Mantenerse al día con el pago de las indemnizaciones que la Sociedad Portuaria haya cubierto por daños o reclamos de terceros afectados, donde la investigación interna de la Sociedad Portuaria arroje como resultado que el usuario ha sido responsable.
15. Respetar las asignaciones de espacio o de áreas de la Instalación Portuaria que la Sociedad Portuaria le haya autorizado.
16. Los Agentes Marítimos, representantes o propietarios de las embarcaciones están obligados a coordinar, atender y supervisar todos los servicios solicitados por las naves o líneas marítimas que representan, durante todo el tiempo de permanencia de éstas en la Instalación Portuaria. Deben suministrar, en los tiempos definidos por la Sociedad Portuaria, toda la información que ésta requiera para la programación, coordinación, prestación y supervisión de los servicios solicitados, y atender dichos servicios conforme a la programación establecida. Así mismo, los Agentes Marítimos son responsables ante la Sociedad Portuaria y/o terceros por los perjuicios que se deriven de su negligencia en la atención oportuna de los servicios que requieran las naves o líneas marítimas.
17. Para circular en la Instalación Portuaria, los conductores deben contar con licencia de conducción en la categoría establecida por las autoridades nacionales para la clase de automotor asignado.
18. Respetar la velocidad máxima permitida por la Sociedad Portuaria para todo vehículo, equipo o maquinaria que ejecute actividades dentro de la Instalación Portuaria.
19. Acatar las instrucciones impartidas por Sociedad Portuaria para el cumplimiento de las obligaciones y requerimientos derivados de figuras aduaneras y tributarias especiales otorgadas por la DIAN, como por ejemplo, el régimen de Zonas Francas.
20. Pagar oportunamente a la Sociedad Portuaria las facturas generadas por los servicios prestados, áreas asignadas y obligaciones adquiridas directamente por su actividad en la Instalación Portuaria o por los terceros que representen. La Sociedad Portuaria puede hacer las compensaciones necesarias para garantizar su pago efectivo, con el abono a las cuentas por pagar que tenga la Sociedad Portuaria con el usuario, previo acuerdo entre las partes.
21. Las Agencias de Aduanas y las Agencias Marítimas responden de manera solidaria por el pago de las facturas que se generen por los servicios prestados a las mercancías ingresadas o retiradas por ellos actuando en representación de sus clientes. La Sociedad portuaria, puede suspender el respectivo servicio requerido, a las personas naturales o jurídicas, cuando éstas no se encuentren a paz y salvo, conforme lo dispone el artículo 64 de la resolución 850 de 2017 de la Superintendencia de Puertos y Transportes.

Pólizas de seguros

1. Los Usuarios que presten Servicios portuarios o realicen actividades dentro de la Instalación Portuaria deben constituir pólizas de seguros conforme a la clasificación y estudio de riesgos que la Sociedad Portuaria realice para las actividades a desarrollar. Entre éstas, las siguientes:

- i. Póliza de seguros por responsabilidad civil contractual y extracontractual que cubra y garantice el pago de daños y perjuicios que se le puedan causar a terceros, usuarios, Nación – Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura –ANI-, Dirección General Marítima –DIMAR-, Superintendencia de Puertos y Transporte, Agencia Nacional Ambiental –ANLA- en desarrollo de la actividad portuaria y con relación a lesiones personales, muerte y contaminación del medio ambiente.
 - ii. Póliza de cumplimiento en el pago de salarios y prestaciones sociales a favor de la Sociedad Portuaria y/o terceros.
2. El valor asegurado de las pólizas es el que resulte del estudio de riesgo que efectúe la Sociedad Portuaria para las actividades correspondientes.
3. El usuario debe pagar las primas oportunamente, ampliar las pólizas o modificarlas de ser necesario y mantenerlas vigentes durante el tiempo señalado por la Sociedad Portuaria.

1.5.1.2. Alistamiento de naves para iniciar trabajos

Para iniciar actividades en la Instalación Portuaria, todo usuario debe contar con la aprobación de la Sociedad Portuaria, luego de completar su registro conforme a los requisitos establecidos. El registro de un usuario no implica asunción de responsabilidad de la Sociedad Portuaria frente a terceros sobre la idoneidad de la persona registrada, ni respecto a daños ocasionados en las actividades que éste realice en la Instalación Portuaria.

1.5.1.3. Operadores Portuarios

1. La Sociedad Portuaria suministra al Operador Portuario las instrucciones y formatos vigentes para la solicitud de registro y el control de los documentos pertinentes a la empresa y al equipo que utiliza.
2. La Sociedad Portuaria registra internamente los datos de los operadores portuarios, para efectos de llevar un control de las empresas que hacen uso de las instalación portuaria, de conformidad con lo previsto en el contrato de concesión portuaria, el artículo 30 de la Ley 1ª de 1991 y atendiendo la capacidad de la instalación, los criterios de seguridad, ordenamiento, eficiencia y productividad según estándares internacionales.
3. La Sociedad Portuaria se reserva el derecho de registrar a Operadores Portuarios que no hayan cumplido los requisitos legales y los señalados en este Reglamento

1.5.1.4. Obligaciones del Operador Portuario

1. Proveer personal calificado para la ejecución de sus actividades y acreditar ante la Sociedad Portuaria la idoneidad de cualquier persona a su cargo.
2. Contar con un programa de salud ocupacional o sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo para todo el personal a su cargo.
3. Contar con un programa de manejo ambiental que incluya la disposición final de residuos peligrosos y no peligrosos.

REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN No 1057 DEL 18 JUNIO DEL 2018

4. Disponer del personal o recursos para la operación programada para garantizar el normal funcionamiento de las operaciones en la Instalación Portuaria.
5. Capacitar, entrenar y evaluar a su personal en lo concerniente a su labor específica, de conformidad con las normas y estándares de seguridad integral establecidos para la Instalación Portuaria.
6. Brindar a su personal programas de educación orientados al crecimiento personal, el compromiso con su empresa y mejoramiento del sector portuario.
7. Mantener un supervisor responsable en la Instalación Portuaria, que tenga la delegación para solucionar problemas operativos y hacer frente a todos los eventos donde tengan eventuales responsabilidades.
8. Mantener la identificación de todos los equipos usados en las operaciones, conforme a las instrucciones que para el efecto imparta la Sociedad Portuaria.
9. Utilizar equipos y herramientas en perfecto estado e idóneos para cada actividad en particular. Así mismo, debe realizar las respectivas pruebas periódicas a dichos elementos conforme a los códigos y estándares establecidos por sus fabricantes.
10. Establecer un programa de mantenimiento preventivo para sus equipos con el fin de optimizar la seguridad y correcto funcionamiento de los mismos. Exigir iguales condiciones para los equipos que le sean suministrados por sus contratistas, sin perjuicio de su responsabilidad.
11. Mantener certificados vigentes de todos sus equipos. La certificación debe hacerse por una casa clasificadora de reconocimiento internacional registrada ante la autoridad nacional competente. Cualquier equipo rentado también debe estar certificado bajo las mismas condiciones, incluyendo los camiones para porteo interno. No se pueden operar equipos con deficiencias en capacidad de levante, en los accesorios o en los dispositivos de seguridad.
12. Retirar los equipos a solicitud de la Sociedad Portuaria, cuando estén fuera de servicio, no sean necesarios para la operación o no reúnan los requisitos para el servicio requerido o los contemplados en este Reglamento. Los equipos que permanecen en la Instalación Portuaria únicamente son los autorizados por la Sociedad Portuaria. La Instalación Portuaria no se utiliza como sitio de estacionamiento de equipos que no presten servicios en ella.
13. Cumplir la programación de las operaciones definidas por la Sociedad Portuaria y resolver de inmediato los inconvenientes que se presenten en su ejecución. El Operador responde a la Sociedad Portuaria y/o a terceros por los perjuicios causados que se deriven del incumplimiento del programa de operaciones definido.
14. Mantener una estadística de las operaciones que realiza en la Instalación Portuaria y suministrar a la Sociedad Portuaria, cuando ésta lo requiera, la información que se considere pertinente para el análisis de sus operaciones.
15. Los Operadores Portuarios designados para la prestación de servicios técnicos de carga refrigerada deben estar presentes en la Instalación Portuaria durante todo el tiempo de permanencia de la nave en función de la prestación de su servicio.

1.5.1.5. Obligaciones del Operador Portuario durante la prestación del servicio

1. Mantener el personal suficiente y una supervisión constante que garantice el correcto manejo de los equipos y la oportuna intervención ante imprevistos en la operación.

2. Tener a su disposición y preparado todo el equipo necesario para la atención de emergencias relacionadas con el servicio incluyendo posibles incendios y derrames de productos.
3. Registrar de inmediato, mediante formato de control, las observaciones o verificaciones señaladas en este Reglamento, que se presenten durante la prestación del servicio.

1.5.1.6. Obligaciones de Operadores de Suministro de Combustible y Operadores de Recepción de Lastres, Basuras y Desechos de Naves

El Operador Portuario autorizado para prestar servicios de suministro de combustibles y/o recepción lastres, basuras y desechos de las naves debe:

1. Registrar ante la Sociedad Portuaria todos los equipos, trátase de remolcadores, planchones, gabarras y cualquier otro equipo necesario que se proponga utilizar en la prestación de sus servicios. Además, debe presentar todos los certificados, permisos legales, pólizas de seguros y cualquier otro documento exigido, correspondientes a éstos.
2. Además, debe entregar a la Sociedad Portuaria los documentos que se requieran por parte de autoridades para este tipo de actividades, para proceder al estudio de la autorización de su solicitud en la Instalación Portuaria.

Los Operadores Portuarios nominados por el Agente Marítimo para el suministro de combustible y/o recepción lastres, basuras y desechos de las naves deben tener al día al momento de la solicitud y prestación del servicio:

3. Resoluciones, licencias, certificados, permisos legales, pólizas de seguros y cualquier otro documento de su empresa exigido por la Sociedad Portuaria para el registro y autorización como operador.
4. Certificados, permisos legales, pólizas de seguros y cualquier otro documento del equipo, ya sea remolcadores, planchones, gabarras y otros

Si el equipo a utilizar para la prestación del servicio de Suministro de Combustible y/o recepción de lastres, basuras y desechos de naves pertenece a un tercero, el Operador Portuario que solicita la inscripción del equipo debe anexar certificado de existencia y representación legal de la Cámara de Comercio del propietario expedido dentro de los dos meses anteriores a la solicitud, licencia de explotación comercial como empresa de servicios marítimos expedida por DIMAR y la carta de autorización para su uso, firmada por el representante legal, indicando si la misma es de carácter permanente o específica para una sola operación

1.5.1.7. Obligaciones de usuarios de embarcaciones turísticas o de recreo

1. Asegurar la adecuada presentación del personal a su cargo, en todo momento deben mantenerse uniformados de acuerdo a la actividad que estén desarrollando. Igualmente deben lucir una excelente presentación personal, estar debidamente aseados

2. Notificar por escrito cualquier cambio en el personal de capitán, piloto, ayudante y/o administrador, bajo el entendido de que la sociedad portuaria siempre se reservará el derecho de admisión de los mismos.

1.5.2. Obligaciones de las agencias marítimas

Aplican las mismas obligaciones del numeral 1.5.1.1. Obligaciones generales

1.5.3. Obligaciones de los usuarios del terminal

Aplican las mismas obligaciones del numeral 1.5.1.1. Obligaciones generales

1.5.4. Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)

La seguridad de la Instalación Portuaria está sujeta a las normas jurídicas, técnicas y de seguridad vigentes tanto nacionales como internacionales; convenios SOLAS (Ley 8 de 1980), MARPOL (Ley 12 de 1981), BASILEA (Ley 253 de 1996); las adoptadas en el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, PBIP, y las disposiciones que el Gobierno Colombiano a través de las autoridades competentes implemente en las instalaciones portuarias habilitadas para servicios y pasajeros de transporte internacional.

Los manuales, procedimientos, estándares, instructivos, matrices y ficha técnicas de la Sociedad Portuaria que traten sobre la seguridad integral, dados a conocer a través de sistemas informativos de fácil acceso a los usuarios, constituyen parte del presente reglamento.

CAPITULO II ADMINISTRACIÓN Y ORGANIZACIÓN DE LA TERMINAL PORTUARIA

2.1. Organización

La Sociedad Portuaria, mediante contrato de concesión celebrado con la Nación, es titular de los derechos para administrar los muelles, patios, áreas de maniobra y demás bienes de la Instalación Portuaria, ubicada en el barrio Manga, Distrito de Cartagena, Departamento de Bolívar; tal como lo establece el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2014 de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI firmado el 26-12-2014 cuya vigencia es de 20 años.

2.1.1. La compañía

La Sociedad Portuaria presta servicios a cruceros habitualmente requeridos por la demanda del comercio exterior colombiano y la dinámica turística portuaria de la Región Caribe, relacionados con un terminal marítimo especializado. En la prestación de sus servicios adopta las medidas necesarias para proteger la vida e integridad de las personas y preservar el medio ambiente, conforme lo dispuesto en la normatividad sobre la materia.

La Sociedad Portuaria cuenta con el personal, equipos, infraestructura y procedimientos necesarios para atender:

Servicios a la nave

La Sociedad Portuaria establecerá por Protocolo los servicios varios a la nave.

Atraque y desatraque, estiba y desestiba, descargue de residuos y basuras, aprovisionamientos, reparaciones menores, y demás actividades y suministros necesarios para la atención de la nave, de conformidad con el Protocolo respectivo.

Servicios a la carga

Manejo, transporte y almacenamiento de equipajes y Carga Roll On-Roll Off (Ro-Ro): Cargamentos rodados, automóviles, camiones, equipos especiales, etc.

2.1.2. Funciones de la sociedad portuaria

1. Administrar, mantener y desarrollar la infraestructura portuaria.
2. Planificar, desarrollar y controlar el proceso de expansión de la infraestructura portuaria administrada.
3. Comercializar y promocionar los servicios que se prestan en la Instalación Portuaria.
4. Planear, coordinar, prestar y supervisar los servicios de la Instalación Portuaria.
5. Definir las políticas, procedimientos e instructivos para la operación y el almacenamiento en la Instalación Portuaria, así como para la atención de todos los servicios de los pasajeros y tripulantes de los barcos de turismo, teniendo en cuenta el cumplimiento de los requisitos legales aplicables.
6. Generar condiciones de seguridad integral para las operaciones y actividades en la Instalación Portuaria.

7. Disponer de un procedimiento para recibir y tramitar que, reclamos y/o sugerencias presentadas por los usuarios.
8. Prestar un servicio público eficiente y seguro, que abarque la totalidad de las actividades portuarias definidas en el presente reglamento y las previstas en el objeto social de la Sociedad Portuaria.
9. Promover, dentro de la comunidad portuaria, la implementación de estándares de calidad, seguridad integral, salud, medio ambiente y responsabilidad social en todos los servicios que se atienden en la Instalación Portuaria.
10. Cumplir y hacer cumplir, las normas ambientales, los términos de la Licencia y/o Plan de Manejo Ambiental y los actos administrativos derivados de éstos.
11. Cumplir y hacer cumplir las normas de Seguridad Integral en los términos el Plan de Contingencias.

2.2. Administración

2.2.1. Modelo de Administración

Para el funcionamiento y operación de la Instalación Portuaria, la Sociedad Portuaria adopta un sistema de administración que le permite prestar servicios eficientes y seguros para ser competitivos internacionalmente.

Para el efecto, la Sociedad Portuaria puede utilizar sistemas de gestión que involucren personal, equipos, sistemas de información y en general, todos los recursos disponibles y tecnología que se requieran.

El modelo de operación se ajusta a la condición de riesgo en que se encuentre la Instalación Portuaria conforme al Plan de Protección de la Instalación Portuaria, según el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP)

2.2.2. Relación con los usuarios

Las relaciones entre la Sociedad Portuaria y los usuarios están a cargo del Gerente de ésta o de quien él delegue.

Todo usuario para acceder y realizar actividades en la Instalación Portuaria debe estar previa y plenamente identificado y registrado, y es de su responsabilidad, la veracidad y actualización de la información que suministra, así como el pago de los costos que genere la omisión, inexactitud o retardo en la entrega de esta información.

La presentación de la solicitud de registro ante la Sociedad Portuaria es una manifestación clara y expresa que el solicitante autoriza el tratamiento de la información registrada en los términos de la ley vigente, conoce y acepta las condiciones de responsabilidad y demás normas de que trata el presente Reglamento.

El intercambio de información necesario para el desarrollo de las operaciones se hace a través de comunicaciones escritas, atención personalizada, correos electrónicos, atención telefónica y a través del sistema informático de la Sociedad Portuaria, procurando

procesos ágiles y confiables que permitan el acceso, control, seguridad y conservación de los datos.

La información suministrada por los usuarios a la Sociedad Portuaria tiene el carácter de información confidencial, reservada para el uso exclusivo para el que fue solicitada de acuerdo con las leyes y de conformidad con las políticas y normas vigentes sobre seguridad de la información.

2.2.2.1. Aspectos de Coordinación con usuarios

La Sociedad Portuaria coordina con los usuarios registrados la prestación de sus correspondientes servicios.

Las empresas que desarrollen actividades en las Instalación Portuaria deben asignar una persona que coordine y supervise las labores y responda por su personal durante la ejecución de las operaciones.

Las naves que arriben a los muelles de la Instalación Portuaria deben contar con un representante, o un designado por su respectivo Agente Marítimo, con poder decisorio, durante todo el tiempo que el barco esté atracado.

Ante cualquier deterioro y/o daño ambiental causado por las empresas o usuarios que desarrollen actividades en la instalación portuaria, la sociedad portuaria, podrá realizar las actividades necesarias para corregir, compensar y/o mitigar los efectos causados, sin perjuicio de la responsabilidad del usuario y su obligación de asumir los costos relacionados.

La Sociedad Portuaria exige a todos los usuarios el cumplimiento de las normas establecidas y la aplicación de controles para prevenir cualquier afectación al medio ambiente.

2.2.3 Estructura Tarifaria

La Sociedad Portuaria factura a los usuarios de la Instalación Portuaria, los servicios por uso de instalaciones, muelles y almacenaje, a las tarifas vigentes aprobadas por las autoridades nacionales.

Los servicios de operación portuaria y otros servicios son facturados a las tarifas definidas por la Sociedad Portuaria, en consideración a la libertad tarifaria que las rige y de conformidad con las disposiciones comerciales y portuarias sobre la materia.

2.2.4. Protocolo de Facturación

La Sociedad Portuaria no expide facturación a nombre de personas distintas del usuario, cliente o a quien formalmente este delegue.

La entrega y pago de las facturas correspondientes se realiza conforme a las instrucciones que imparta la Sociedad Portuaria.

Los servicios que por fuerza mayor o autorización especial de la Sociedad Portuaria, sean prestados en horarios posteriores a los definidos en los procedimientos, así como las

correcciones a la información inicial de anuncio, la emisión de duplicados de facturas, modificaciones a solicitudes de servicios y cualquier otro requerimiento de servicio que afecte el normal desarrollo de las operaciones de la Instalación Portuaria, ocasionando mayores costos en tiempo y trabajo, generan la facturación adicional por tales conceptos.

El usuario y/o su mandatario deben pagar las facturas emitidas a su cargo dentro de los plazos y condiciones estipulados por la Sociedad Portuaria.

En los casos en que el pago de una factura sea un requisito previo al trámite de un servicio, el usuario debe cancelar el valor correspondiente y presentar constancia de pago a la Sociedad Portuaria.

La factura se considera irrevocablemente aceptada por el cliente beneficiario del servicio si al plazo de diez (10) días calendario de su recepción, no existe una solicitud escrita de corrección o reclamo. (Ley 1231 de 2008, Art. 2, Decreto 410 de 1971, Código de Comercio, art. 773).

2.2.5. Sistemas de gestión de calidad

Sistema de Gestión Integrado

El sistema de gestión integrado está implementado para 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 Calidad, 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.

Planificación de los Sistemas de Gestión

La Planificación de todo Sistema de Gestión en la Organización se realiza teniendo en cuenta tres (3) aspectos: Planificación Estratégica del sistema, Planificación Operativa y Planificación Analítica.

La Planificación Estratégica del sistema, contempla el establecimiento de sus objetivos de cara a los procesos de prestación de servicios.

La Planificación Operativa, se basa en la definición de las actividades y recursos necesarios para el cumplimiento de los requisitos de los servicios que se prestan y de los objetivos de seguridad integral establecidos; siendo el marco de referencia para alcanzar la eficacia y la efectividad en todos los procesos llevados a cabo.

La Planificación Analítica se basa en el establecimiento y análisis de indicadores de Desempeño Global de cada proceso, su forma de recolección y ficha técnica; buscando evaluar el cumplimiento de los objetivos del Sistema de Gestión.

Dentro del sistema de gestión se contempla los siguientes procesos

- Proceso de Medición, Análisis y Mejora
- Satisfacción del Cliente
- Auditorías Internas del Sistema de Gestión Integrado
- Seguimiento y Medición de los Procesos Servicios

Acción de Mejora

El procedimiento de acciones de mejora, define las actividades que deben realizarse para determinar e implementar acciones, con el fin de eliminar las causas reales de NO conformidades y de prevenir que vuelvan a ocurrir.

Mejoramiento Continuo

La sociedad portuaria utiliza la retroalimentación como herramienta de soporte para el mejoramiento continuo. Esta se realiza mediante la revisión de la Política y los objetivos de los Sistemas de Gestión, seguimiento a las Auditorías realizadas, al Análisis de Datos y a las Revisiones de la Dirección. Así mismo, evalúa las mediciones obtenidas sobre el desempeño de sus procesos, la satisfacción de sus clientes y los resultados de las Acciones Correctivas y Preventivas aplicadas.

2.2.6. Políticas de Calidad y Acceso

Política

La Sociedad Portuaria se compromete a generar valor a sus clientes, mediante procesos ágiles y sencillos, bajo estándares operativos internacionales certificados; identificando, evaluando y controlando los riesgos laborales y ambientales; buscando la innovación y mejora continua, a través de un talento humano competente y la aplicación eficaz de la tecnología.

Como empresa socialmente responsable, es nuestro compromiso trabajar con calidad y seguridad integral, priorizando la salud y bienestar de las personas, la protección ambiental, la gestión social y el cumplimiento de la legislación aplicable a nuestras actividades.

*Promover un ambiente de trabajo sano y seguro es una responsabilidad inherente a todos los niveles de la Organización, con todas las partes interesadas vinculadas al Sistema de Gestión Integrado y destinando los recursos humanos, tecnológicos, físicos y financieros necesarios. Por tal motivo los empleados y contratistas son responsables de cumplir las normas y procedimientos de seguridad integral, con el fin de realizar un trabajo seguro y productivo.**

**Versión 18-01-2016*

Responsabilidad y Autoridad

En cumplimiento con la resolución 850 de 2017 del ministerio de transporte, La Sociedad portuaria establece un Sistema de Gestión Integrado, 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 dicho sistema y de establecer el propio alineado con los objetivos que establezca la Sociedad Portuaria.

2.2.7. Sistemas de Comunicación e información

Todo usuario que tenga acceso a la información y recursos de tecnología de la información (TI) de la Sociedad Portuaria debe cumplir las políticas, normas, procedimientos y requisitos establecidos por ésta y por la normatividad sobre la materia, evitando su pérdida, acceso no autorizado, exposición o uso indebido.

El acceso de cualquier usuario autorizado a la tecnología de la información (TI) de la Sociedad Portuaria se hace estrictamente con el propósito que le fue concedida. La Sociedad Portuaria se reserva el derecho de revocar el acceso a los sistemas de información o monitorear su uso, sin perjuicio de la privacidad personal y del respeto y observancia de las normas sobre información personal y habeas data.

Ante el incumplimiento del usuario respecto de las medidas de seguridad de la información, así como de las normas, procedimientos e instrucciones que al respecto se informen a los usuarios, la Sociedad Portuaria se reserva el derecho de aplicar las sanciones y medidas disciplinarias a las que haya lugar y acudir a las instancias legales de acuerdo con la legislación vigente.

2.2.8. Código de buen gobierno

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.

2.2.9. Obligaciones de la Sociedad Portuaria

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

REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN No 1057 DEL 18 JUNIO DEL 2018

2. Aportar a las autoridades competentes la información que les sea requerida en el cumplimiento de sus funciones y competencias.
3. 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.
4. Garantizar la continuidad y regularidad en la prestación de los servicios las veinticuatro (24) horas del día, todos los días del año, de acuerdo, manteniendo un equilibrio entre la demanda de servicios, la capacidad de la infraestructura portuaria y la eficiencia en el uso de los recursos.
5. Garantizar la libre competencia en el acceso a servicios portuarios autorizados sin perjuicio de lo previsto en la Ley para el servicio de practica, manteniendo el equilibrio entre la demanda de los servicios, la capacidad de la infraestructura portuaria y la eficiencia en el uso de los recursos.
6. Adoptar y cumplir con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de las instalaciones portuarias.
7. 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.
8. Velar por el manejo integrado de desechos y residuos generados por buques, con el fin de garantizar el cumplimiento del Convenio MARPOL 73/78, para la implementación de las instalaciones de recepción y/o la capacidad para recibir desechos/residuos de los buques que arriben a las terminales portuarias localizados en la jurisdicción marítima nacional y de esta forma prevenir la contaminación del medio marino. Los autorizados y los prestadores de los servicios portuarios que se realicen en las terminales portuarias deberán permitir 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.
9. Velar por que todos los servicios prestados en la instalación portuaria estén sujetos a las regulaciones contenidas en el presente acto administrativo y sean pagados por los usuarios de acuerdo a la estructura tarifaria vigente para cada instalación portuaria.
10. Velar por que las personas o entidades que soliciten o utilicen sus servicios cumplan las disposiciones contenidas en el reglamento.
11. Reportar 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.
12. Coordinar con las autoridades competentes para que en el ejercicio de sus 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.

Parágrafo: Cuando la prestación de los servicios deba ser interrumpida por fuerza mayor o caso fortuito, los autorizados deberán adoptar las medidas de emergencia a que haya lugar para restablecer el servicio en el menor tiempo posible.

CAPÍTULO III INFRAESTRUCTURA Y ACCESO

3.1 Canales de acceso

La Instalación Portuaria está ubicada en la Bahía de Cartagena, la cual está comunicada con el río Magdalena a través del Canal del Dique.

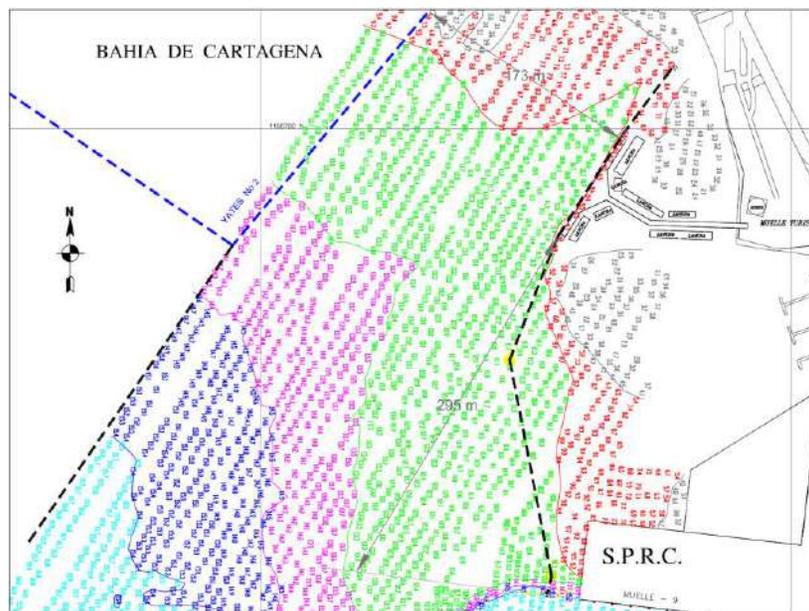
A través del canal de acceso de Bocachica, la Instalación Portuaria está comunicada con el Mar Caribe y las rutas internacionales del transporte marítimo.

El canal de acceso al Puerto de Cartagena y los canales internos de la Bahía de Cartagena están descritos en las cartas de navegación COL261, COL263 y COL900 del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas – CIOH- de la Dirección General Marítima – DIMAR-.

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

Es responsabilidad de los usuarios y de la sociedad portuaria, en especial los agentes marítimos y pilotos prácticos, tener conocimiento permanente de las condiciones físicas del canal de acceso, incluido los avisos a los navegantes emitidos por la autoridad marítima.

A través del canal público se tiene acceso marítimo a la sociedad portuaria, el cual tiene un ancho de 173 m con profundidades 12m y la longitud del canal es de 295m.



3.2 Dársena de Maniobra

Zona Marítima Accesoría

Esta se encuentra enmarcada con 10 vértices que conforman un área de 33.440 m² y dentro de la cual se incluyen una zona de maniobra y atraque y la infraestructura compuesta por el muelle de cruceros, muelle de madera, piña de amarre y boya de amarre, bajo las siguientes coordenadas

ZONA ACCESORIA			
AREA MARINA			
Nº	ESTE	NORTE	AREA
1	839981.302	1643322.811	33.440M ²
2	839913.195	1643322.222	
3	839781.350	1643108.822	
4	839851.386	1643066.794	
5	840000.228	1643153.525	
V	839991.521	1643153.525	
W	840000.228	1643167.172	
6	840004.939	1643216.768	
7	839999.583	1643263.794	
8	839995.204	1643289.545	

Zona de maniobra y atraque

La Sociedad Portuaria cuenta con las siguientes zonas de aproximación, maniobra de reviro, y atraque para la atención de las motonaves.

Compuesta por 4 vértices que enmarcan un área de 12.500 M² ubicados en la línea de atraque del muelle de cruceros.

ZONA MANIOBRA Y ATRAQUE			
No.	ESTE	NORTE	AREA
2	839913.195	1643322.222	12.500 M2
3	839781.350	1643108.822	
B	839825.217	1643082.977	
A	839956.355	1643295.218	

Esta área comprende el espacio necesario para el viraje de las naves que atracan en los muelles.

- Ancho – 70mts
- Largo – 250mts
- Diámetro de giro – Mayor a 500mts, sobre la zona contigua a muelle 9 SPRC
- Profundidad – 9 mts

Zona de aproximación y maniobra de reviro:

Las motonaves destinadas a arribar al muelle turístico internacional cuentan con un área marítima bastante amplia con profundidades que varían entre 10 y 17 m, delimitada por la zona de maniobras de la SPRC, la marina EDUARDOÑO, y la zona de atraque del muelle turístico para realizar la aproximación y maniobra de reviro, con las siguientes dimensiones mínimas:

Área = 90.000 m²

Longitud = 500 m

Ancho = 180 metros.

Profundidad mínima = 10.0 metros frente a la zona de atraque.

Área de playa

Esta área está compuesta por un polígono de 12 vértices donde se enmarca un área de 469 m² con una línea de costa de longitud aproximada de 272 metros.

AREA DE PLAYA			
Nº	ESTE	NORTE	AREA
a	840092.1806	1643154.5262	469.0M ²
b	840090.8327	1643157.2871	
c	840041.8327	1643152.2871	
d	840004.7812	1643152.4497	
e	839993.7331	1643168.6186	
f	840006.4358	1643209.2622	
g	840004.9393	1643216.7683	
w	839991.5390	1643171.1670	
v	839991.5210	1643167.1720	
5	840000.2286	1643153.5253	
g	840000.2286	1643153.5253	
h	840005.0049	1643150.2345	
i	840038.1635	1643146.9484	
Longitud Línea de Costa			272ml

3.3 Área de Atraque

La zona de atraque y amarre del muelle turístico se encuentra conformada por el rectángulo adyacente al muelle tipo espigón en T, con profundidades que varían entre 9 y 13 m. Las dimensiones mínimas de esta zona son:

Área = 12.500 m²

Longitud = 250 m (entre la piña o duque de alba y la boya de amarre)

Ancho = 50.9 metros.

Profundidad mínima = 9.0 metros en la línea de atraque.

De acuerdo a estudios de suelos realizados, se encuentra en el fondo presencia de arena y caracolejo, acompañado de lodos.

3.4 Muelle

Muelle de cruceros

Compuesta por 14 vértices que enmarcan un área de 1.080 M².

Información sobre el Muelle

Muelle principal: Estructura en concreto soportada por pilotes de concreto armados, el cual soportan la superestructura compuesta por placas de concreto prefabricadas.

Largo: 92.5 m
Ancho: 5.0 m
Altura: 2.0 m sobre el nivel medio del mar.

Cuentan con seis bitas de asidero para las amarras de los barcos, en igual número de dolphins situados sobre la misma línea con las siguientes especificaciones

Piñas mayores de atraque:

Cantidad: 2
Separación entre si: 78.5 m
Defensas Seibu tipo V- 400 H – 7 metros de longitud
Capacidad para atraque de barcos: 30.000 toneladas de desplazamiento
Altura sobre el nivel medio del mar: 2.5 m

Piñas menores de atraque:

Cantidad: 2
Separación entre si: 43.5 m
Defensas Seibu tipo V- 200 H – 3.2 metros de longitud
Capacidad para atraque de barcos: 1.500 toneladas de desplazamiento
Altura sobre el nivel medio del mar: 2.0 m

Piñas de amarre de extremos:

Únicamente para el servicio de asegurar el barco, de sus extremos de proa a popa.

Cantidad: 2
Separación entre si: 221 m
Soporte al esfuerzo de tracción horizontal: 40 kips

Muelles flotantes: Estructuras en madera y aluminio (22 posiciones de atraque para embarcaciones menores).

Pasarela:
- Largo 90 ml.
- Ancho 3.8 ml.

Resistencia

Capacidad estimada de atraque: 45.000 toneladas de acuerdo a la resolución 1033 de 2013.

Capacidad del muelle flotante para embarcaciones de turismo o recreo: 500 kilos por metro lineal de plataforma y 3 toneladas de tensión lateral.

Profundidad

1. Profundidad mínima en la plataforma principal (atraque de barcos): 9 metros de profundidad (Incluye área de maniobra).
2. Profundidad en los costados: entre 3 y 4 metros de profundidad.

3.5. Ayudas a la navegación.

Los servicios de faros en los litorales y de señalización de los canales públicos navegables en los puertos públicos están a cargo y bajo la responsabilidad de la Dirección General Marítima - DIMAR-.

La Sociedad Portuaria, previa autorización de la Dirección General Marítima, puede instalar y mantener sistemas de señalización en su área de maniobra, de acuerdo con sus necesidades.

Ninguna boya privada de señalización o amarre puede ser colocada en las aguas del puerto, excepto con el permiso de la autoridad marítima y según las condiciones que la misma autoridad establezca. Las boyas, sean éstas de señalización o amarre, deben ser mantenidas siempre en buenas condiciones, por cuenta del propietario.

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

La instalación portuaria solo cuenta con una boya de amarre:

Boya de Amarre circular

Posición 10°24'27.078224"N 75°32'24.020974"W

Tiene una capacidad de 70 toneladas y esta aferrada al fondo con dos anclas de 7 toneladas, cada una.

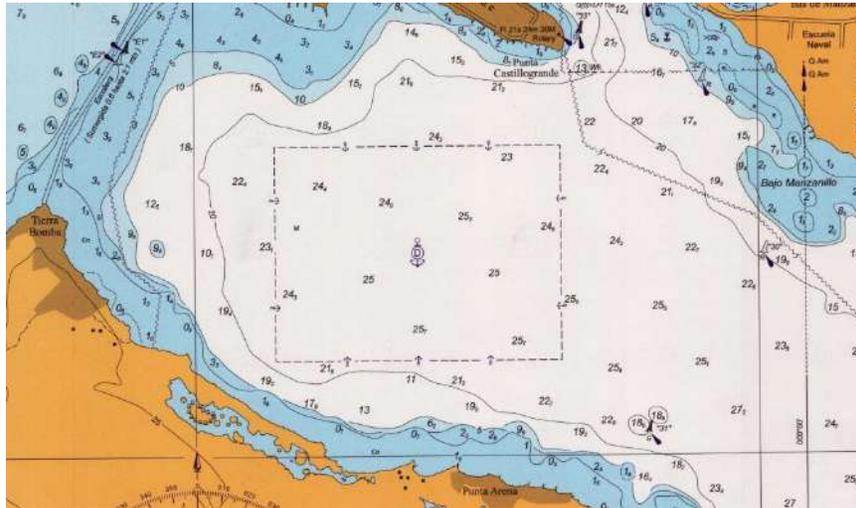
Según la resolución 1033 de 2013 donde se establecen las condiciones del otorgamiento de la concesión y al concepto técnico No. 38200800082-GGSEMAC-PROGYSEG-606 06 de junio de 2008 (enunciado en dicha resolución), el Grupo de Señalización Marítima del Caribe llegó a la conclusión que no se requiere señalización adicional en el canal de acceso ni en el área de maniobra.

3.6. Peligros de la navegación.

Los peligros a la navegación son informados y controlados por DIMAR, Capitanía de Puerto de Cartagena, Estación San José, CIOH, Señalización Marítima o la autoridad marítima colombiana que determine la normatividad sobre la materia.

3.7. Área de fondeo

De conformidad con la carta náutica COL 261 publicada por la DIMAR, El área más cercana autorizada por esta Autoridad, es la zona de fondeo localizada entre la isla Tierraboma, la Escollera y la punta de Castillogrande. Cuenta con un ancho de (Este-Oeste) de aproximadamente 1400 m, largo (Norte-Sur) de 1950 m. La profundidad mínima de 24 m, lo cual brinda seguridad a las motonaves que permanecerán en esta área en periodo de espera



3.8. UKC y Calado Operacional.

El Capitán y piloto practico deben garantizar un UKC mínimo de 0,80mts para las diferentes fases de maniobra tales como acceso/salida por el canal, maniobra de acercamiento/separación al muelle y atraque/desatraque al muelle. El calado máximo de las embarcaciones será hasta de 8,2m.

3.9. Programa de Mantenimiento e Informacion Batimétrica

La Sociedad Portuaria está obligada a mantener la profundidad en su área de maniobra y sitios de amarre y atraque. Igualmente debe informar la profundidad de su área de maniobras marítimas y las variaciones que ocurran. Dichas comunicaciones deben dirigirse a la DIMAR, a través de la Capitanía de Puerto, CIOH, SEMAC y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, al igual que a los usuarios en general, a través de medios de comunicación de circulación nacional.

Igualmente informará las variaciones que ocurran respecto de los ítems señalados anteriormente. Dichas comunicaciones deben dirigirse a la DIMAR, a través de la Capitanía de Puerto, CIOH, SEMAC y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, al igual que a los usuarios en general, a través de medios de comunicación de circulación nacional.

Es responsabilidad de los usuarios, en especial los agentes marítimos y pilotos prácticos, utilizar la información actualizada para el tránsito por las áreas de maniobra de la Sociedad Portuaria.

El área de maniobra descrita para operación marítima está bajo la responsabilidad de la Sociedad Portuaria, quien puede ejercer vigilancia del área y controlar el acceso de las embarcaciones y personas, de conformidad con el normal desarrollo de las operaciones de la Instalación Portuaria y en sujeción a los permisos que expida la Autoridad Marítima.

Batimetría

REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN No 1057 DEL 18 JUNIO DEL 2018

Las zonas de aproximación, de revío, y atraque para los buques cuentan con una profundidad operativa de 9.0 metros de acuerdo a levantamiento batimétrico realizado el 27 de junio de 2.017.

La figura siguiente muestra el esquema de profundidades de la batimetría realizada en la zona de aproximación, revío y de atraque. La línea de color amarillo corresponde al polígono de la zona de atraques y maniobras del muelle turístico.



Ver batimetría detallada zona de aproximación y maniobra de revío



DD_552 Batimetría Z
Aproximación y Revir

Ver batimetría detallada zona de atraque y maniobra



DD_551 Batimetría Z
Atrache y Maniobras

3.10 Accesos vehiculares y peatonales

Acceso terrestre

La Instalación Portuaria está comunicada, por vía terrestre por la avenida Mira Mar del Barrio Manga de la ciudad de Cartagena departamento de Bolívar.

Acceso Peatonal

La Instalación Portuaria cuenta con áreas demarcadas especialmente para el acceso y tránsito de personas bajo criterios de accesibilidad y seguridad. Igualmente posee mecanismos que permiten el control y registro individual de la población usuaria.

Para la atención y prestación de servicios a buques de pasajeros, la Sociedad Portuaria aplica las medidas establecidas por la ley vigente, en especial lo relacionado con:

- Equipos de comunicación acústicos.
- Acceso por pasarela a las personas con movilidad reducida, implementando elementos de seguridad suficientes, (rampas, amplitud de pasillos, pasamanos, señalización, superficies antideslizantes, etc.) de acuerdo con las normas ICONTEC vigentes y aquellas que las modifiquen o adicionen.
- Elementos de señalización sobre accesibilidad segura.
- Equipos apropiados para facilitar el desplazamiento de pasajeros con movilidad y/o comunicación reducida entre la embarcación y la Instalación Portuaria de Pasajeros, tanto a la llegada como a la salida.
- Todo lo anterior se encuentra desarrollado en el Procedimiento Embarque / Desembarque de Pasajeros en la Terminal de Cruceros

Acceso de vehículos automotores

La Instalación Portuaria dispone de una puerta terrestre para el ingreso, ágil y seguro de vehículos automotores, casetas de radicación de documentos y sistema de inspección física.

Así mismo, dispone de ingresos y salidas para los vehículos que atienden a los pasajeros y tripulantes de los barcos de turismo los cuales la Sociedad Portuaria podrá cambiar eventualmente según las necesidades de operaciones y servicios.

3.11. Patios y de las bodegas existentes

No aplica para la sociedad portuaria

3.12. Instalaciones para el recibo, almacenaje de carga, descripción, dimensiones y capacidad.

No aplica para la sociedad portuaria.

3.13. Equipos para la operación portuaria

Montacargas para el manejo de equipajes y carga general donde la capacidad de la infraestructura lo permita.

3.14. Descripción de las instalaciones de recepción para residuos, basuras y demás productos contaminantes.

La sociedad portuaria tendrá vehículos y contenedores para la recepción de residuos de embarcaciones y zonas de clasificación para su posterior retiro.

CAPITULOIV SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA

4.1. Horario

4.1.1. Horario de atención al público

La Sociedad Portuaria determina los horarios adecuados para la prestación de los servicios administrativos, buscando la eficiencia y oportuna atención a los usuarios. Estos horarios y sus eventuales modificaciones temporales se informan al público.

4.1.2 Horario de trabajo

Los servicios marítimos se prestan durante las 24 horas del día, 365 días al año.

Los servicios turísticos se prestan durante el tiempo que la Sociedad Portuaria determine, de acuerdo a la programación de arribo, atención y zarpe de las motonaves de turismo.

Los servicios terrestres se prestan en los horarios que establece la Sociedad Portuaria como jornadas hábiles de atención. Para servicios en horarios adicionales, la Sociedad Portuaria informa a los usuarios el procedimiento que debe seguirse para su prestación. La Sociedad Portuaria puede modificar el horario de prestación de estos servicios de acuerdo con las necesidades operativas y dándolo a conocer oportunamente a la comunidad de usuarios.

4.2. Condiciones de la Prestación de Servicios Portuarios

Los servicios relacionados con la actividad portuaria deben ser prestados por Operadores Portuarios autorizados y/o habilitados por la autoridad nacional competente y registrados ante la Sociedad Portuaria, comprometiéndose éstos a cumplir los requisitos establecidos, en el presente Reglamento.

Los servicios portuarios se prestarán a solicitud de los usuarios del puerto, no obstante, la utilización de los servicios de practicaje, remolque portuario, amarre y desamarre de naves o artefactos navales, se hará conforme a lo previsto en las normas nacionales y/o internacionales vigentes, pero en todo caso observando y aplicando la que garantice un mayor nivel de seguridad en la operación.

Parágrafo. La sociedad portuaria se reserva el derecho de asignar estos servicios a cualquier operador si se incumplen las normas de seguridad, pero siempre observando la libre competencia y manteniendo un equilibrio entre la demanda del servicio y la capacidad de la infraestructura portuaria”

Los objetivos de la prestación de servicios portuarios establecidos por la sociedad portuaria son:

1. La adecuada prestación del servicio de acuerdo con los requisitos técnicos, ambientales, de seguridad y calidad que se establecen en el contrato de concesión.
2. El desarrollo de la planificación portuaria.
3. El comportamiento adecuado, dentro de las prácticas de la libre competencia, de los operadores portuarios del servicio.

4. La protección de los usuarios.
5. La libre participación en la prestación de servicios básicos.

Los armadores de las embarcaciones o naves atracadas en las instalaciones de la Sociedad Portuaria podrán nominar a personas naturales o jurídicas (operadores portuarios o no) para prestar servicios al interior de sus embarcaciones, dando cumplimiento a las normas establecidas en este reglamento. En estos casos se entenderá que no existe relación contractual del personal contratado por los armadores con la Sociedad Portuaria.

Los servicios relacionados con la Instalación Portuaria de Cruceros deben ser atendidos por prestadores de servicios turísticos con sujeción a la Ley 300 de 1996 y demás normas que regulen la actividad turística en Colombia.

Requisitos generales para la utilización de la Instalación Portuaria

La Sociedad portuaria y todos los usuarios de la instalación portuaria deberán cumplir las normas y reglamentos establecidos por el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI-, las disposiciones del presente Reglamento, las medidas y obligaciones definidas en materia ambiental para la Instalación Portuaria y las demás instrucciones impartidas por la Sociedad Portuaria.

La Sociedad Portuaria define los requisitos para el registro de los diferentes tipos de usuarios de la Instalación Portuaria y solicita los documentos que considere pertinentes para la obtención de información que le permita identificar y actualizar la información de las empresas y personas usuarias, así como para verificar sus antecedentes y condiciones de seguridad, disponiendo del tiempo prudencial que se requiera para completar el estudio y registro de la información.

Resguardos Operacionales bajo las quillas

Los Usuarios están en la obligación de mantener los resguardos operacionales bajo las quillas y/u otros establecidos en las normas aplicables y por la Sociedad Portuaria.

Nuevas Tecnologías

La sociedad portuaria, siempre y cuando no se afecte la eficiencia del modelo operativo de la terminal portuaria, podrá permitir la aplicación y uso de tecnologías y equipos necesarios que minimicen los tiempos de permanencia de las cargas en los recintos portuarios y permitan efectuar una eficaz, eficiente y segura operación respecto a los compromisos supranacionales de prevención contra el terrorismo, narcotráfico y sustancias o productos peligrosos y de tráfico restringido, entre otros.

4.3. Documentación necesaria para la prestación del servicio

Información para Anuncios de arribo de naves

El agente marítimo es responsable de efectuar el anuncio de las naves que representa, a través de los medios que la Sociedad Portuaria establezca.

REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN No 1057 DEL 18 JUNIO DEL 2018

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

- a) El nombre y nacionalidad de la nave.
- b) El Tonelaje de Registro Neto (TNR), el Tonelaje de Registro Bruto (TBR).
- c) Calado, eslora y manga.
- d) Los nombres del armador o propietario, el capitán y agente marítimo.
- e) Último puerto y próximo puerto de arribo.
- f) Capacidad por tipo de nave (TEUS, FEUS, pasajeros, peso muerto, etc.)
- g) El tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETD).
- h) Cantidad/Toneladas de carga, mercancía y/o equipaje embarcar o desembarcar.
- i) La relación de carga peligrosa a bordo y su clasificación con base en el Código Internacional de Mercancías Peligrosas.
- j) El número de pasajeros y tripulación a desembarcar o embarcar.
- k) Información de los servicios a prestar a la nave, que incluya tiempo de atención estimado, cantidades, Operadores Portuarios, personal y equipos a utilizar, tales como remolcador, piloto, amarre, suministro de combustible y lubricantes, retiro de residuos, suministro de provisiones, agua potable, reparaciones, asistencia técnica para contenedores refrigerados, inspecciones y su tipo, etc.
- l) Cualquier otra información relevante relacionada con el manejo de la carga y la seguridad de la nave en la Instalación Portuaria.

El agente marítimo debe indicar el ETA de la manera más aproximada posible y debe mantenerlo actualizado en la medida en que tenga conocimiento de cambios.

Información de Naves o embarcaciones de turismo o de recreo

De manera previa a la entrada de cualquier embarcación a la Instalación Portuaria, el usuario, agente, armador o representante designado deberán demostrar la propiedad de la embarcación, mediante copias auténticas de documentos a la sociedad portuaria, para su admisión, uso administrativo, contable y operativo.

En caso de que la embarcación esté matriculada a nombre de una persona jurídica o natural distinta al usuario/agente/armador deberá demostrar a la sociedad portuaria su vinculación con el titular de la embarcación, la respectiva propiedad, y las razones por las cuales la embarcación no figura a su nombre. En cualquier caso, para presentar o mantener una embarcación en la instalación portuaria, se deberá demostrar que parte de la embarcación es de su propiedad. En todo caso, se deberá demostrar titularidad de la mayoría de la propiedad en cabeza de uno o varios socios activos con su debida representación legal.

Cualquier anomalía en la veracidad de la documentación probatoria de la titularidad de embarcaciones será considerada una falta acorde a lo establecido en el presente reglamento.

Para autorizar el atraque, la embarcación deberá cumplir con la normatividad vigente emitida por la Autoridad Marítima DIMAR relacionada al uso de capitán, patrón, piloto o quien asuma sus responsabilidades.

La sociedad portuaria asignara el muelle de acuerdo a su capacidad y a los estándares de seguridad para proteger a las personas, instalaciones y medio ambiente.

Relación mensual de anuncio de naves

Los Agentes Marítimos deben entregar a la Sociedad Portuaria, en el medio que ésta establezca, la información de anuncio de las naves que van a llegar durante el mes calendario siguiente.

Para efectuar la oportuna programación del arribo de las naves, la información de anuncio del Agente Marítimo debe ajustarse a los requerimientos que la Sociedad Portuaria dé a conocer a los usuarios, a través de los medios que para este fin tenga establecidos.

Confirmación del anuncio de la nave y plazo de entrega de documentación

Los Agentes Marítimos deben suministrar a la Sociedad Portuaria, en los tiempos indicados a continuación, los datos relacionados con el arribo y atención de las naves:

1. Con antelación mínima de siete (7) días, el tiempo estimado de arribo (ETA) de la nave. Cualquier cambio posterior debe ser informado de inmediato a la Sociedad Portuaria.
2. Cuarenta y ocho horas (48) antes de la llegada de la nave, la relación de la carga, mercancía y/o equipaje refrigerado o peligroso y los Operadores Portuarios que van a prestar servicios a la nave, tales como remolcador, piloto, amarre, suministro de combustible y lubricantes, retiro de residuos, suministro de provisiones, agua potable, reparaciones, asistencia técnica para contenedores refrigerados, inspecciones, etc.
3. Veinticuatro (24) horas antes de la llegada de la nave, los planos de descargue y cargue y demás instrucciones para la operación.
4. Dos (2) horas antes del atraque de la motonave debe presentar a la Sociedad Portuaria el reporte de maniobras diligenciado.

Confirmación del Operador Portuario

Los Operadores Portuarios que participan en la atención de la nave deben suministrar a la Sociedad Portuaria, doce horas (12) antes de la llegada, información del responsable y contactos, personal y equipos a utilizar, así como el tiempo programado para prestar los servicios anunciados para la nave.

Información para desembarque y embarque de pasajeros

El Agente Marítimo debe presentar a la Sociedad Portuaria, en medio físico y en medio electrónico (para los casos que aplique de usar los formatos y estándares de intercambio electrónico de datos EDI –EDIFACT o ANSI X12- común e internacionalmente utilizados por la industria naviera), mínimo con veinticuatro (24) horas de anticipación al arribo de la nave, los siguientes documentos:

Embarque de Pasajeros /tripulantes

- Listado de pasajeros/tripulantes a embarcar

- Horario en el que solicita efectuar las actividades de embarque de pasajeros/tripulantes
- La identificación, cantidad, tipo y nombre del(os) conductor(es) del (los) vehículo(s) que utilizará para el transporte de los pasajeros/tripulantes a embarcar y sus equipajes
- La confirmación de su gestión ante la Autoridad Migratoria para efectos de adelantar el proceso emigratorio de los pasajeros/tripulantes

Desembarque de Pasajeros /tripulantes

- Listado de pasajeros/tripulantes a desembarcar
- Horario en el que solicita efectuar las actividades de desembarque de pasajeros/tripulantes
- La identificación, cantidad, tipo y nombre del(os) conductor(es) del (los) vehículo(s) que utilizará para el transporte de los pasajeros/tripulantes a desembarcar y sus equipajes
- La confirmación de su gestión ante la Autoridad Migratoria para efectos de adelantar el proceso inmigratorio de los pasajeros/tripulantes

4.4 Protocolo de verificación de la información y documentos

Para la prestación de los servicios, la Sociedad Portuaria tiene dispositivos de análisis de la información presentada por todos los usuarios, en cumplimiento de sus protocolos de seguridad, con sujeción a la legislación vigente, acuerdos especiales con organismos nacionales e internacionales de protección al comercio exterior y en garantía de la presentación de los productos colombianos en el exterior.

La presentación de la solicitud de registro ante la Sociedad Portuaria es una manifestación clara y expresa que el solicitante autoriza el tratamiento de la información registrada en los términos de la ley 1581 de 2012.

Para efectos de ejercer sus derechos a conocer, actualizar, rectificar y suprimir información, revocar la autorización, entre otros, podrá acudir de manera gratuita a los mecanismos que para este fin tenga diseñados la Sociedad Portuaria.

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. La fecha y hora que se tiene en cuenta para el recibo de los documentos será definida por la sociedad portuaria a través de sus procesos de atención al cliente.

4.5. Servicios Generales

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

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.

Todas las instrucciones, órdenes y respuestas deben ser claras; así mismo deben ser retransmitidas para confirmar que la orden recibida es la misma que se va a ejecutar.

4.5.2. Control de operaciones portuarias y marítimas

Para el control de operaciones la sociedad portuaria y los operadores portuarios, incluido operadores de turismo, deberán tener un supervisor o representante en todo momento capaz de tomar decisiones frente aspectos de seguridad y productividad. La responsabilidad del cumplimiento del plan operativo recae en todas las partes y estas deberán informar a la mayor brevedad cualquier novedad y tomar correctivos correspondientes.

4.5.3 Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto

La sociedad portuaria realizará vigilancia sobre:

Muelle
Zonas de embarque
Zonas de parqueo
Perímetros marítimos y terrestres

Las actividades periódicas que deber realizar son:

- Hacer revisiones periódicas con el fin de evitar hechos que puedan atentar contra la seguridad e integridad de las instalaciones y las personas, teniendo siempre criterios objetivos.
- Realizar identificación de vehículos y en especial motos, estacionadas y/o parqueadas en zonas no autorizadas.
- Inspeccionar que las paredes, rejas, muros y/o enmallados perimetrales, se encuentren en buen estado y que las cerraduras o candados no estén manipulados.
- Hacer revisión de puertas y ventanas en las instalaciones.

4.5.4 Las condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto

La sociedad portuaria dotará de iluminación en las zonas de embarque , desembarque, ingreso y salida del terminal.

La iluminación en el muelle será únicamente para tránsito de personas y equipos. La embarcación deberá contar con su iluminación propia para el atraque, operación y zarpe.

4.5.5 Las condiciones adecuadas de limpieza general de las instalaciones portuarias

Orden y aseo: La sociedad portuaria cuenta con un programa de orden de aseo que contempla

Clasificación

Identificar, clasificar y separar: eliminar del puesto de trabajo todos los materiales innecesarios, conservando todos los materiales necesarios. Estos últimos se subclasifican en los que se usan continuamente y los que no estén en uso.

Orden

En esta etapa se pretende organizar el espacio de trabajo con objeto de evitar tanto las pérdidas de tiempo, se pueden usar métodos visuales para facilitar el orden, identificando los elementos y lugares del área.

Limpieza

Consiste en identificar y eliminar las fuentes de suciedad, y en realizar las acciones necesarias para que no vuelvan a aparecer, asegurando que todos los medios se encuentran siempre en perfecto estado operativo.

Mantenimiento de la disciplina

Mediante esta etapa se pretende obtener una comprobación continua y fiable de la aplicación del orden y aseo.

4.6 Servicios a la nave

Los servicios a la nave prestados en la Instalación Portuaria comprenden el atraque, practicaje, remolque, operación de carga, aprovisionamiento, recepción de residuos, desatraque y demás actividades necesarias para la atención de los barcos.

La Sociedad Portuaria cuenta con procedimientos, tales como sistemas de turnos, franjas de horarios de atención, etc., para la prestación de servicios a la nave que permitan el uso eficiente de los muelles y demás recursos de la Instalación Portuaria, con aplicación de las medidas de seguridad integral necesarias.

Toda nave extranjera que arribe a la Instalación Portuaria debe estar representada por un Agente Marítimo inscrito ante la Sociedad Portuaria y las autoridades correspondientes,

quien, además de los requisitos y condiciones establecidas, deberá cumplir los términos de la Licencia y/o Plan de Manejo Ambiental de la Sociedad Portuaria y los actos administrativos derivados de éstos.

De conformidad con lo establecido en el artículo 1492 del Código de Comercio, que trata sobre las obligaciones del Agente Marítimo, éste es responsable solidariamente ante la Sociedad Portuaria por el pago de los servicios prestados a la nave.

Los servicios a la nave deben ser prestados por Operadores Portuarios registrados en la Instalación Portuaria y debidamente autorizados por la Sociedad Portuaria para dicha actividad.

Los Operadores Portuarios que presten servicios complementarios a la nave deben cumplir con los requisitos legales que apliquen a la especialidad del servicio que prestan.

La nave que requiera de servicios complementarios debe coordinar su solicitud a través de su respectivo Agente Marítimo.

La Sociedad Portuaria autoriza la prestación de los servicios solicitados bajo criterios de seguridad integral de la Instalación Portuaria y siempre que estos no afecten la programación marítima.

El Agente Marítimo y el Capitán de la nave son responsables de la supervisión de los servicios complementarios a la nave suministrados por Operadores Portuarios independientes a la Sociedad Portuaria y deben tomar todas las medidas necesarias para que los servicios se presten cumpliendo con la legislación vigente y las normas de seguridad integral de la Instalación Portuaria. Igualmente son responsables por los costos y perjuicios que pudieran causarle a la Sociedad Portuaria y a terceros afectados, durante su prestación o ante la ocurrencia de cualquier incidente. Esto sin perjuicio de la existencia de la responsabilidad que pueda ser atribuible al Operador Portuario.

4.6.1 Características del tipo de buque a operar en el puerto que incluya: calado, manga y eslora según lo dispuesto en el contrato de concesión portuaria.

Motonaves mayores y de turismo, buques de guerra y naves de gobierno. Naves privadas mayores.

De acuerdo a la resolución 1033 de 2013, las características de las embarcaciones que arriban al muelle son buques de turismo con TRB hasta 45.000 toneladas, buques de guerra y naves de gobierno, que mantienen una eslora de hasta 250 m, 32 metros de manga.

En las condiciones actuales de infraestructura y profundidad el calado del buque tipo es de 8.2m.

4.6.2 Servicio de Practicaje

El servicio de practicaje comprende el asesoramiento a los capitanes en la conducción de las naves para la entrada, fondeo, atraque, desatraque, zarpe, salida, abarloamiento, acoderamiento, amarre a boyas o piñas, cambio de muelle y otras maniobras que se efectúen dentro de la zona portuaria. Este servicio debe ser prestado por operadores

portuarios que cumplan los requisitos establecidos ante las autoridades nacionales competentes.

Procedimiento de solicitud del servicio

Este servicio debe ser prestado por operadores portuarios que cumplan los requisitos establecidos ante las autoridades nacionales competentes, así mismo el procedimiento para solicitar el servicio de practica debe ser programado y coordinado por el armador a través del agente marítimo que lo represente y en cumplimiento con la normatividad vigente.

Obligación de su uso del piloto práctico

Toda nave con tonelaje bruto superior a 200 toneladas, cualquiera que sea su nacionalidad, tráfico, clasificación, eslora y calado, debe cumplir con la obligación de usar piloto práctico para ingresar, zarpar y realizar cualquier movimiento o maniobra dentro de la zona portuaria, según lo establecido por la Autoridad Marítima –DIMAR-.

Responsabilidad del capitán del barco.

La asesoría del Piloto Práctico no exime a los capitanes de las naves en su responsabilidad y mando en la navegación y maniobras de atraque y/o desatraque, debiendo considerarse la presencia del piloto práctico a bordo como asesor del capitán, quien puede o no aceptar las recomendaciones de aquel.

El capitán y el piloto práctico deben realizar la planeación de cada maniobra de acuerdo con las condiciones particulares de la nave, el clima, entre otros. Deben informar a la Sociedad Portuaria cualquier novedad que represente un riesgo para la nave y la Instalación Portuaria y abstenerse de realizar dicha maniobra hasta que las condiciones de seguridad estén dadas para evitar daños.

Cuando las naves estén navegando en la Instalación Portuaria, el capitán y el piloto práctico a bordo deben proceder con la debida diligencia, manteniendo baja velocidad de manera que pueda ser desacelerada y parada en el menor tiempo posible. Las condiciones predominantes y la seguridad del buque son determinantes en la velocidad que se debe usar.

Los capitanes de las naves tienen la responsabilidad de la aplicación de las reglas de camino cuando navegan dentro del puerto, instalaciones portuarias y sus inmediaciones.

Sitio de abordaje

Para la prestación de los servicios de pilotaje, los pilotos prácticos abordan y desembarcan las embarcaciones en el sitio determinado por la autoridad marítima y su ingreso y salida de la Instalación Portuaria se realiza de acuerdo con las instrucciones establecidas por la Sociedad Portuaria.

Obligaciones del piloto práctico.

REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN No 1057 DEL 18 JUNIO DEL 2018

El Operador Portuario que preste el servicio de practicaaje debe atender las instrucciones de la Sociedad Portuaria tendientes a que la maniobra se realice en forma segura considerando las condiciones del área.

Toda nave que esté obligada al uso del servicio de remolcador y que ingrese a las aguas del área de maniobra de la Sociedad Portuaria debe entrar amarrada con línea al remolcador que lo asiste en su maniobra de acercamiento y atraque.

Es responsabilidad del capitán de la nave y del piloto práctico que, a la distancia mínima de una manga de la nave en su aproximación al sitio de atraque, la maniobra se realice en forma paralela al muelle donde se va a atracar, a una velocidad que no supere 0,5 nudos y debe estar asistida por el servicio de remolque bajo las condiciones establecidas en el Artículo 38. (Protocolo para el servicio de remolcador). Así mismo, al hacer contacto con las defensas del muelle, la velocidad del buque no debe superar los 0,2 nudos.

La capacidad del remolcador que debe tomarse en cuenta es el menor valor de los certificados de tiro de bolardo en marcha adelante y marcha atrás. El remolcador debe garantizar capacidad de respuesta en su acción de empuje como reacción de halado en su asistencia a la nave.

La Sociedad Portuaria de acuerdo a las recomendaciones y disposiciones de la autoridad marítima con relación a la seguridad en las maniobras determina los niveles mínimos en lo relacionado a:

- Bollard Pull requerido
- Cantidad y capacidad de remolcadores en la maniobra
- La aplicación del bowthruster y demás dispositivos del barco

Lo anterior no exime, en ningún caso, al capitán de la nave ni al piloto práctico de la responsabilidad que tienen en la realización de la maniobra y frente a cualquier siniestro que pudiera presentarse.

El Operador Portuario que preste el servicio de practicaaje debe entregar a la Sociedad Portuaria el informe del piloto práctico, señalado en el artículo 12 de la Resolución 630 del 19 de Noviembre de 2012 de la Dirección General Marítima –DIMAR- o la disposición que la modifique, firmado por el capitán de la nave, una vez que termine cada operación o servicio.

La supervisión del servicio de practicaaje la efectúa la Superintendencia de Puertos y Transporte, con base en los informes rendidos por las Sociedades Portuarias o beneficiarios de autorización. En caso de fallas o infracciones cometidas por el personal de pilotos, la Sociedad Portuaria debe informar oportunamente a la Capitanía de Puerto de Cartagena para que adelante la investigación respectiva.

Del incumplimiento en la prestación del servicio

En los casos en que el servicio de pilotaje no sea atendido dentro de la programación establecida, la Sociedad Portuaria puede asignar a otra empresa que preste el servicio, sin perjuicio de las acciones tendientes al resarcimiento de los daños y costos ocasionados.

4.6.3 Servicio de Remolcador

Contratación del servicio de remolcador

Este servicio debe ser prestado por empresas de Servicios Marítimos de remolque que cumpla con el lleno de los requisitos legales ante las autoridades colombianas correspondientes.

Los remolcadores que prestan servicios en los puertos, deben estar debidamente clasificados y certificados por la autoridad marítima o por sociedades internacionales de clasificación, autorizados por esta; deben portar los certificadores establecidos y el permiso de operación correspondiente y vigentes; deben contar como mínimo con la tripulación establecida en el certificado de dotación mínima de seguridad expedido por la autoridad marítima.

Regulación legal del servicio de remolcador

El uso del remolcador para las maniobras dentro del área de maniobra está sujeto a las normas y reglamentos vigentes expedidos por la autoridad marítima colombiana –DIMAR, las normas y recomendaciones internacionales vigentes emitidas por la Organización Marítima Internacional –OMI-, especialmente en lo que se refiere a la publicación técnica avalada por ese organismo internacional denominada “Uso de los Remolcadores de Puerto una Guía Práctica” (*Tug Use in Port - 2nd Edition*) o el que lo sustituya y a lo dispuesto en el presente reglamento.

En el evento de que las normas sobre el uso de remolcadores expedidas por la autoridad marítima colombiana –DIMAR- presenten diferencias frente a las normas o recomendaciones emitidas por la Organización Marítima Internacional (OMI) se dará prelación a las que fijen mayores niveles de seguridad.

Obligación del uso de remolcador

Toda nave con tonelaje superior dos mil (2.000) de registro bruto está obligada a utilizar el servicio de remolque. Las naves con tonelaje igual o inferior a dos mil (2.000) toneladas de registro bruto pueden realizar maniobras sin el uso del servicio de remolque, salvo que la autoridad marítima, el piloto práctico, capitán de la motonave o la Sociedad Portuaria consideren lo contrario, tomando en cuenta la posición de atraque, características técnicas del buque, condiciones meteorológicas y de seguridad en el momento de la maniobra.

Tanto la Autoridad Marítima como la Autoridad Portuaria pueden requerir a una nave que se encuentre dentro de la Instalación Portuaria o que solicite entrar a ésta, para que utilice los servicios de remolcador si lo consideran necesario para la navegación segura de la misma. Igualmente, en situación de emergencia, las autoridades marítima y portuaria si lo consideran necesario para la seguridad de la navegación o la prevención de daños ambientales pueden ordenar a los remolcadores que presten este servicio a las naves.

Toda nave que esté obligada al uso del servicio de remolque y que ingrese al área de maniobra de la Sociedad Portuaria debe entrar amarrada con línea al remolcador que lo asiste en su maniobra de acercamiento y atraque.

Condiciones especiales de prestación del servicio de remolcador

El número de remolcadores que cada tipo de motonave debe usar en su maniobra de atraque o desatraque se debe determinar de acuerdo a sus características y en consideración a los factores de seguridad integral de la Instalación Portuaria y a lo exigido por las normas técnicas nacionales e internacionales.

Los remolcadores utilizados en el servicio deben tener la potencia y características de maniobrabilidad suficientes para cumplir con el mínimo de seguridad en el atraque y desatraque de la motonave.

Los remolcadores deberán contar con luces y señalizaciones de conformidad con las disposiciones del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA)

Las características de Capacidad de Halada (BollardPull) de los remolcadores que presten servicio en la Sociedad Portuaria se ajustan a las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) respecto al uso de remolcadores y a la publicación técnica avalada por ese organismo internacional, denominada "Uso de los remolcadores de Puerto una Guía Práctica" (*Tug Use in Port - 2nd Edition*). De acuerdo a estas recomendaciones se debe tener en cuenta el efecto de disminución en aplicación de fuerza de halada (BollardPull) que técnicamente presenta cada remolcador, en particular dentro de las ejecuciones de las maniobras para los diferentes sistemas de propulsión, tales como: convencionales, azimutales y cicloidales. De esta forma, la capacidad del remolcador que debe tomarse en cuenta es el menor valor de los certificados de tiro de bolardo en marcha adelante y marcha atrás. El remolcador debe garantizar capacidad de respuesta en su acción de empuje como reacción de halado en su asistencia a la nave.

En consideración a lo anterior, para las maniobras en su área desde el punto de vista técnico, la Sociedad Portuaria puede determinar el remolcador más óptimo, eficiente y seguro.

La Sociedad Portuaria mediante comunicaciones generales y específicas informará a los respectivos Agentes Marítimos e interesados, los estándares mínimos para el uso de remolcadores en la instalación portuaria.

La Sociedad Portuaria se reserva el derecho a autorizar las maniobras del servicio de remolcador así como el respectivo turno en que estas se realicen, tomando en consideración el cumplimiento de los estándares de seguridad establecidos, las condiciones meteorológicas del momento y la integridad de las personas, los equipos y la Instalación Portuaria.

Incumplimiento en la prestación del servicio de remolcador

En los casos en que el servicio de remolcador no sea atendido dentro de la programación establecida por la Sociedad Portuaria o bajo las condiciones técnicas exigidas, la Sociedad Portuaria puede asignar otra empresa que preste el servicio, sin perjuicio de las acciones tendientes al resarcimiento de los daños y costos ocasionados.

4.6.4 Servicio de Amarre y Desamarre de Buques

El servicio de amarre y desamarre de naves es prestado por operadores portuarios debidamente registrados y autorizados por la Sociedad Portuaria para esta actividad.

En la prestación del servicio, el operador portuario debe respetar las condiciones de seguridad integral de la Instalación Portuaria y aplicar la normativa y condiciones técnicas vigentes para esta actividad, con el objeto de que la operación de cargue y descargue de la nave durante su estadía en muelle se realice en forma segura.

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

Descripción y alcance del servicio

Todas las maniobras de amarre y desamarre por nave deben contar con el siguiente número mínimo de personal y equipos:

Para naves < 200mts de eslora: 04 amarradores (2 con radio VHF).

Para naves >= 200mts de eslora: 05 amarradores (2 con radio VHF).

Para naves que requieren apoyo de lancha pasa cabos: 05 amarradores (2 con radio VHF).

Cualquier maniobra en particular que requiera un número mayor de personal o equipo debe estar en coordinación del Capitán de la nave, el Agente Marítimo y el Piloto Práctico y debe comunicarse con anterioridad a la Sociedad Portuaria.

Los amarradores se distribuyen en la proa y en la popa, de acuerdo a las instrucciones del Piloto Práctico o Capitán de la nave y a las condiciones de la maniobra en particular. Cada grupo debe tener un operario líder que reciba instrucciones, las transmita a los demás y supervise el servicio.

Es necesario que el personal de operarios del servicio se encuentre en su puesto y listos para maniobrar desde el mismo momento en que el Piloto Práctico aborde la nave para la maniobra de desatraque o en caso de maniobra de atraque, desde que el barco está en la zona de maniobra del terminal.

El personal que asista a realizar la operación debe traer todos los elementos de seguridad exigidos por la Sociedad Portuaria de conformidad con las leyes aplicables, entre los cuales están:

- chaleco salvavidas para cada operario.
- Zapatos de seguridad.
- Guantes de protección.
- Casco de seguridad.
- Uniforme de colores vivos y reflectantes.
- Linterna para uso en operación nocturna.

- Equipos de radio portátil (VHF) equipado con sistema de manos libres.

Con el fin de evitar posibles lesiones lumbares los operarios deben usar cinturón de fuerza y botas con suela antideslizante.

La comunicación entre el Piloto y el personal de apoyo en el muelle es necesaria; por consiguiente el personal de operarios debe contar con radio VHF marino provisto de manos libres.

Todos los operarios deben tener la suficiente experiencia en la prestación de este servicio, al igual que haber aprobado cursos de actualización que garanticen el conocimiento en las herramientas de trabajo, tanto en tierra como a bordo de los barcos; y los operarios que empiecen a entrenar deben tener licencia de Marinero con los respectivos cursos básicos para la operación de amarre de un barco mercante.

Por razón del lugar y del trabajo, todos los operarios deben portar chalecos salvavidas adecuados, que permitan el trabajo de manera libre.

La maniobra o el servicio no terminan hasta que el Piloto Practico imparta la autorización de retirarse. En caso que sea necesario realizar algún cambio en el amarre, los operarios del servicio de amarre o desamarre deben estar disponibles.

El atraque o desatraque son maniobras que deben ser realizadas por un equipo del cual hacen parte el Supervisor de Operaciones de la Sociedad Portuaria, el Capitán de la Nave, el Piloto Practico, los Remolcadores, la tripulación de la nave y los amarradores, incluyendo el bote pasa-cabos.

Debido a que la labor de amarre implica esfuerzos físicos por parte de las personas a cargo del servicio, durante el desarrollo de las maniobras es fundamental que el operador portuario prestador del servicio garantice siempre, antes de cada maniobra, el buen estado físico y mental de cada uno de sus operarios.

Igualmente, debido que las operaciones portuarias se presentan durante las 24 horas del día, deben quedar claramente establecidos los turnos de servicio y los turnos disponibles o de retén (para novedades o apoyos que se presenten). En ningún momento el Operador Portuario prestador del servicio de amarre y desamarre a naves debe permitir horarios continuos mayores a 12 horas, no sólo incluyendo el tiempo de maniobras en la Sociedad Portuaria, sino también el tiempo realizado en otras terminales o instalaciones portuarias con sus respectivos desplazamientos.

4.6.5 Muellaje

El servicio de muellaje consiste en facilitar el espacio de muelle para permanencia de la motonave, y aplicarán las tarifas que la sociedad portuaria defina según el peso, dimensiones o tiempo de permanencia del buque.

4.6.6 Apertura Escotilla

Las aberturas para escotillas, conductos tendrán barandillas y peldaños fijos. La escotilla debe tener seguro para evitar que se cierre o se abra sin supervisión y deberá estar señalizada.

Para escotillas presurizadas, deberá eliminarse primero la presión antes de su apertura

4.6.7 Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos

Criterios para uso de aparejos y grúas

- Inspeccionar visualmente el equipo de izaje, conexiones asegurando que no hay defectos. Todas las partes movibles deben estar engrasadas y operar correctamente.
- Conocer la carga límite de trabajo (CLT o WLL) y carga segura de trabajo (CST o SWL) del equipo a utilizar.
- Angulo en las eslingas: Entre mayor sea el ángulo menor es el esfuerzo de la eslinga.
- Después del ser utilizado y antes de ser guardado cada elemento debe ser visualmente inspeccionado para asegurar que no haya sufrido daños, estén en buenas condiciones y no requiere ser reparado o remplazado.
- Con ángulos menores el esfuerzo es mayor por parte de la eslinga, lo ideal es utilizar separadores.
- No se debe exceder la capacidad de las grúas o montacargas.
- Se debe verificar las condiciones del terreno donde se coloca la grúa y su área de influencia cuando está operando.
- El personal no debe viajar en las eslingas. Ni colocarse debajo del trayecto de la carga.
- Las Eslingas no se apoyarán nunca sobre aristas vivas, para lo cual deberán intercalarse cantoneras o escuadras de protección, esto se debe a que dichas aristas deterioran las eslingas, lo cual puede llevar a la ocurrencia de un accidente durante la maniobra.
- La eslinga debe quedar colocada en el fondo del gancho.
- Criterios de rechazo eslinga de cables de acero:
 - Fisuras o roturas
 - Torceduras
 - Deformaciones
 - Disminución del diámetro.
 - Criterios de rechazo eslinga de cadenas:
 - Fisuras o roturas
 - Desgaste excesivo, muescas, hendiduras.
 - Eslabones o componentes elongados.
 - Eslabones o componentes doblados, torcidos o deformados.
 - Exceso de corrosión u hoyos.
 - Eslabones o componentes sin movimiento libre.
 - Salpicaduras de soldadura
 - Se debe estar pendiente para evitar se enreden las cadenas.
- Criterios de descarte en grilletes: Aplicación de soldadura, excesiva corrosión, grietas, señales de calentamiento, doblamiento y desgaste superiores al 10% de las dimensiones de cualquier sección.
- Criterios de descarte en ganchos: Aplicación de soldadura, excesiva corrosión, grietas, señales de calentamiento, doblamiento y desgaste superiores al 10% de las dimensiones de cualquier sección.
- Criterios de rechazo eslingas planas sintéticas
 - Quemaduras por ácido o sosa cáustica.

- Derretido o chamuscado en cualquier parte de la eslinga.
- Hoyos, roturas, cortes o partes deshilachadas.
- Costuras rotas o desgastadas en lugares donde se ha unido la eslinga.
- Desgaste por abrasión excesiva.
- Eslingas decoloradas o quebradizas, o zonas tiesas en cualquier parte de la eslinga, que puede significar daño por luz solar, ultravioleta o daño químico.

4.6.8 Reparaciones menores

Para reparaciones a las naves atracadas o fondeadas deberán contar con la autorización de la autoridad marítima y de la sociedad portuaria. Para determinar la clase de reparación que puede realizarse, debe informar por escrito a la Sociedad Portuaria y a la autoridad marítima todas las especificaciones del trabajo a realizar y esperar hasta que sea aprobado para iniciar los respectivos trabajos.

La sociedad portuaria se reserva el derecho de permitir o no las reparaciones. Las reparaciones deberán hacerse con operadores portuarios autorizados, registrados ante la sociedad portuaria y deberán cumplir con los procedimientos de trabajo en caliente, altura y espacios confinados (entre otros).

4.6.9 Aprovisionamiento y Useria

Los Agentes Marítimos que requieran solicitar servicios adicionales a las Motonaves deberán hacerlo coordinarlo con la sociedad portuaria a través de los procedimientos establecidos.

Deberá informar Nombre y apellido de la persona del agente que estará coordinando el servicio a solicitar, motonave, Operador Portuario nominado.

El Agente Marítimo debe tomar en cuenta que el operador que escoja debe encontrarse autorizado por la sociedad portuaria para prestar el servicio que solicita para la motonave.

Debe describir el servicio solicitado y las fechas en las cuales se prestara.

Así mismo deberá cumplir con el control de acceso de personal y cumplir las reglas establecidas en el presente reglamento.

4.6.10 Recibo y suministro de lastre

Requisitos para la prestación del servicio

Las operaciones de recibo o suministro de lastre a naves están controladas como actividades marítimas por la Capitanía de Puerto de Cartagena.

Estos servicios deben ser prestados por Operadores Portuarios debidamente registrados y autorizados por la Sociedad Portuaria para dicha actividad.

Los operadores deben cumplir con las obligaciones descritas en el numeral 1.5.1.6. Obligaciones de Operadores de Suministro de Combustible y Operadores de Recepción

de Lastres, Basuras y Desechos de Naves. Así mismo deben cumplir a cabalidad con la normatividad vigente que haya expedido la autoridad marítima.

Solicitud y autorización del servicio

La solicitud del servicio, debe ser presentada a la Sociedad Portuaria por el Agente Marítimo que representa a la nave. La solicitud debe hacerse en los términos dispuestos en el presente reglamento para el anuncio de la nave y debe estar indicada por el Agente Marítimo en el reporte de maniobras.

La Sociedad Portuaria no autoriza el servicio solicitado cuando el Operador Portuario, nominado por el Agente Marítimo, no haya cumplido todos los requisitos establecidos en este Reglamento y en los casos en que por razones de espacio en el área de maniobras marítimas o de la Instalación Portuaria, la prestación del servicio constituya un alto riesgo, obstaculice o afecte la programación marítima. Igualmente, no se autoriza la operación cuando quien preste el servicio no cuente con el equipo de control de emergencias.

Responsabilidades y control del servicio

Comunicaciones

Antes, durante y hasta finalizar la operación, el Operador Portuario debe garantizar y mantener comunicación permanente entre la nave y el equipo involucrado en las operaciones de entrega y recibo.

Las comunicaciones vía correo electrónico entre el Operador Portuario y la Sociedad Portuaria solo sirven para efectos de coordinación y finalización del cierre documental del servicio.

Evaluación de Riesgos

Antes de comenzar el servicio, el Operador Portuario debe realizar una evaluación de riesgos para garantizar el completo control de la operación. Debe abarcar todos los riesgos operacionales y todos los controles respectivos para evitarlos.

Peritazgo

En caso de ser solicitadas por la autoridad marítima, el servicio debe estar asistido por un perito designado por la Capitanía de Puerto, quien debe permanecer a bordo durante todo el tiempo que dure la operación.

Medición del producto entregado o recibido

El Operador Portuario debe realizar, en presencia de la Sociedad Portuaria, una medición al comienzo y al final de las operaciones para determinar la cantidad de lastre entregado o recibido según corresponda.

El Operador Portuario debe reportar a la Sociedad Portuaria al final del servicio, mediante formato escrito, la cantidad de lastre entregado o recibido de la nave. El reporte debe estar firmado por el Operador Portuario y el capitán de la nave.

4.6.11 Suministro de combustible

Requisitos para la prestación del servicio

Las operaciones de suministro de combustible de naves están controladas como actividades marítimas por la Capitanía de Puerto de Cartagena.

Los servicios de suministro y/o retiro de combustible de naves deben ser prestados por Operadores Portuarios debidamente registrados y autorizados por la Sociedad Portuaria para dicha actividad.

Los operadores deben cumplir con las obligaciones descritas en el numeral 1.5.1.6. Obligaciones de Operadores de Suministro de Combustible y Operadores de Recepción de Lastres, Basuras y Desechos de Naves

Solicitud y autorización del servicio

La solicitud del servicio de suministro y/o retiro de combustible, debe ser presentada a la Sociedad Portuaria por el Agente Marítimo que representa a la nave. La solicitud debe hacerse en los términos dispuestos en el presente reglamento para el anuncio de la nave y debe estar indicada por el Agente Marítimo en el reporte de maniobras.

La Sociedad Portuaria no autoriza el servicio solicitado cuando el Operador Portuario, nominado por el Agente Marítimo, no haya cumplido todos los requisitos establecidos en este Reglamento y en los casos en que por razones de espacio en el área de maniobras marítimas o de la Instalación Portuaria, la prestación del servicio constituya un alto riesgo, obstaculice o afecte la programación marítima. Igualmente, no se autoriza la operación cuando quien preste el servicio no cuente con el equipo de control de emergencias para un eventual derrame y/o incendio. En caso de incendio se procederá de acuerdo con lo establecido en el Plan de Emergencia de la Sociedad Portuaria.

Responsabilidades y control del servicio

Comunicaciones

Antes, durante y hasta finalizar la operación de suministro y/o retiro de combustible de naves, el Operador Portuario debe garantizar y mantener comunicación permanente entre la nave y el equipo involucrado en las operaciones de entrega y recibo.

Las comunicaciones vía correo electrónico entre el Operador Portuario y la Sociedad Portuaria solo sirven para efectos de coordinación y finalización del cierre documental del servicio.

Evaluación de Riesgos

Antes de comenzar el servicio de suministro y/o retiro de combustible, el Operador Portuario debe realizar una evaluación de riesgos para garantizar el completo control de la operación. Debe abarcar todos los riesgos operacionales y todos los controles respectivos para evitarlos.

Peritazgo

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.

Medición del producto entregado o recibido

El Operador Portuario debe realizar, en presencia de la Sociedad Portuaria, una medición al comienzo y al final de las operaciones de suministro o de retiro, en las bodegas del planchón, gabarra u otro equipo de almacenamiento, para determinar la cantidad de producto entregado o recibido según corresponda. Dicha liquidación debe ser soportada en sitio con las tablas de aforo del tanque medido. En los casos de retiro, también puede ser soportado con la certificación de la nave respecto a la cantidad de producto entregado.

El Operador Portuario debe reportar a la Sociedad Portuaria al final del servicio, mediante formato escrito, la cantidad de producto entregado o recibido de la nave. El reporte debe estar firmado por el Operador Portuario y el capitán de la nave.

Transferencia y control durante el suministro y/o retiro de combustible.

Durante la operación de suministro y/o retiro de combustible 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.

Suministro de combustible con Buque-Tanque.

Para todas las operaciones de Bunkering (transferencia de hidrocarburo para uso de maquinaria principal y/o Auxiliar) cada Capitán es el responsable de la seguridad de su

embarcación, tripulación, carga y equipamiento, garantizando que los estándares de seguridad no se vean afectados. Cada Capitán debe asegurar que se sigan los procedimientos estipulados y se mantengan los estándares internacionales de seguridad.

En este ámbito, se debe atender el manual de seguridad para el manejo de transferencia de carga International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT).

Suministro de combustible con Carro-Tanque.

Es responsabilidad del Operador Portuario que los vehículos y unidades de transporte estén en óptimas condiciones de operación física, mecánica y eléctrica. Debe garantizar que el vehículo se encuentre dotado de los equipos y elementos de protección para atención de emergencias, tales como: extintor de incendios, ropa protectora, linterna, botiquín de primeros auxilios, equipo para recolección y limpieza, material absorbente, entre otros.

Al transportar combustibles líquidos derivados del petróleo, el propietario del vehículo debe acatar lo establecido en el Decreto 1609 de 2002 expedido por el Ministerio de Transporte y demás normatividad que lo modifique, adicione o complemente.

4.6.12 Servicio de lancha

No aplica para la sociedad portuaria

4.6.13 Recepcion de desechos líquidos y vertimientos.

Requisitos para la prestación del servicio

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.

Solicitud y autorización del servicio

La solicitud del servicio de retiro de aceites, aguas grises y aguas de sentinas debe ser presentada a la Sociedad Portuaria por el Agente Marítimo que representa a la nave. La solicitud debe hacerse en los términos dispuestos en el presente reglamento para el anuncio de la nave y debe estar indicada por el Agente Marítimo en el reporte de maniobras.

La Sociedad Portuaria no autoriza el servicio solicitado cuando el Operador Portuario, nominado por el Agente Marítimo, no haya cumplido todos los requisitos establecidos en este Reglamento y en los casos en que por razones de espacio en el área de maniobras marítimas o de la Instalación Portuaria, la prestación del servicio constituya un alto riesgo, obstaculice o afecte la programación marítima. Igualmente, no se autoriza la operación cuando quien preste el servicio no cuente con el equipo de control de emergencias para un eventual derrame y/o incendio. En caso de incendio se procederá de acuerdo con lo establecido en el Plan de Emergencia de la Sociedad Portuaria.

Responsabilidades y control del servicio

Comunicaciones

Antes, durante y hasta finalizar la operación de retiro de combustible, aceites, aguas grises y aguas de sentinas de naves, el Operador Portuario debe garantizar y mantener comunicación permanente entre la nave y el equipo involucrado en las operaciones de entrega y recibo.

Las comunicaciones vía correo electrónico entre el Operador Portuario y la Sociedad Portuaria solo sirven para efectos de coordinación y finalización del cierre documental del servicio.

Evaluación de Riesgos

Antes de comenzar el servicio de suministro y/o retiro de combustible, aceites, aguas grises y aguas de sentinas, el Operador Portuario debe realizar una evaluación de riesgos para garantizar el completo control de la operación. Debe abarcar todos los riesgos operacionales y todos los controles respectivos para evitarlos.

Peritazgo

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.

Medición del producto entregado o recibido

El Operador Portuario debe realizar, en presencia de la Sociedad Portuaria, una medición al comienzo y al final de las operaciones de suministro o de retiro, en las bodegas del planchón, gabarra u otro equipo de almacenamiento, para determinar la cantidad de producto entregado o recibido según corresponda. Dicha liquidación debe ser soportada en sitio con las tablas de aforo del tanque medido. En los casos de retiro, también puede ser soportado con la certificación de la nave respecto a la cantidad de producto entregado.

El Operador Portuario debe reportar a la Sociedad Portuaria al final del servicio, mediante formato escrito, la cantidad de producto entregado o recibido de la nave. El reporte debe estar firmado por el Operador Portuario y el capitán de la nave.

Transferencia y control durante el retiro de aceites, aguas grises y aguas de sentinas.

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 Recepcion de residuos sólidos

Requisitos para prestación del servicio

El servicio de recepción de residuos sólidos de naves debe ser prestado por Operadores Portuarios registrados y debidamente autorizados por la Sociedad Portuaria para dicha actividad.

Solicitud y autorización del servicio de recepción de residuos sólidos

Las operaciones de recepción de residuos sólidos de las naves están controladas como actividades marítimas por la Capitanía de Puerto de Cartagena.

La solicitud de servicio de recepción de residuos sólidos de naves debe ser presentada a la Sociedad Portuaria por el Agente Marítimo que representa a la nave. La solicitud debe hacerse en los términos dispuestos en este reglamento para el anuncio de la nave y debe estar indicada por al Agente Marítimo en el reporte de maniobras.

La Sociedad Portuaria puede no autorizar el servicio de recepción de residuos sólidos de naves cuando el Operador Portuario, nominado por el Agente Marítimo, no haya cumplido con el lleno de los requisitos establecidos en este Reglamento y en los casos en que por razones de espacio en el área de maniobras marítimas o de la instalación portuaria, la prestación del servicio constituya un alto riesgo, obstaculice o afecte la programación marítima.

Así mismo, no se autoriza el servicio de recepción de residuos peligrosos (nucleares, tóxicos, explosivos, inflamables, infecciosos, radioactivos, hospitalarios y corrosivos).

Responsabilidades y control del servicio de recepción de residuos sólidos

Comunicaciones

Antes, durante y hasta finalizar la operación de recepción de residuos sólidos de naves, el Operador Portuario debe garantizar y mantener comunicación permanente entre la nave que entrega y el equipo que recibe.

Las comunicaciones vía correo electrónico entre el Operador Portuario y la Sociedad Portuaria solo sirven para efectos de coordinación y finalización del cierre documental del servicio.

Evaluación de Riesgos.

Antes de comenzar el servicio de recepción de residuos sólidos de naves, el Operador Portuario debe realizar una evaluación de riesgos suficiente para garantizar el completo control de la operación. Debe abarcar todos los riesgos operacionales y los medios respectivos para evitarlos.

Autoridad competente.

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.

Medición del producto recibido.

El Operador Portuario realiza en presencia de la Sociedad Portuaria, una medición al comienzo y al final de la recepción de residuos sólidos de naves para determinar la cantidad de producto recibido. Dicha liquidación debe ser soportada en sitio con las tablas de aforo del tanque medido o la certificación de la nave respecto a las cantidades entregadas.

El Operador Portuario debe reportar a la Sociedad Portuaria al final del servicio, mediante formato escrito, la cantidad de productos o desechos recibidos de la nave. El reporte debe estar firmado por el Operador Portuario y el capitán de la nave.

Transferencia y control durante 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

El servicio de vigilancia de embarcaciones será coordinado por cada agente o armador de la nave.

La sociedad portuaria permitirá el ingreso del personal de vigilancia cumpliendo los procedimientos de ingreso de personal.

4.6.16 Servicios públicos

La Sociedad Portuaria podrá suministrar agua potable y energía a las naves e instalar contadores o, en su defecto, establecer la forma de medida y cobro de éstos servicios

4.6.16.1 Suministro de agua potable

Este procedimiento se aplica para todas las embarcaciones que soliciten el servicio de suministro de agua potable, bien sea de manera directa de los registros del acueducto, o a través de los tanques de almacenamiento de agua.

Responsabilidades

La Sociedad portuaria es el responsable de prestar el servicio de suministro de agua potable a embarcaciones, teniendo en cuenta los requisitos, criterios y controles establecidos por la Organización para garantizar la seguridad integral en todas las operaciones y el cumplimiento de las obligaciones dispuestas por las entidades legales y reguladoras.

Es de su responsabilidad la coordinación de los equipos y el personal necesario para y durante la prestación del servicio. Así como, de llevar el control y registro de la cantidad de agua suministrada para su facturación respectiva.

Debe velar que se almacene y conserve debidamente, la información y documentos que respaldan las actividades realizadas y el servicio prestado, para su consulta posterior.

Generalidades

La solicitud de Suministro de Agua potable es comunicada al área de Operaciones por el representante de la embarcación.

En el caso de una motonave, la solicitud es comunicada por la Agencia Marítima en el anuncio de su arribo. A su vez, la sociedad portuaria se encarga de informar a los involucrados en la atención del servicio: el nombre de la Motonave, sitio de atraque, cantidad solicitada, hora de atraque y zarpe de la motonave.

La sociedad portuaria establecerá responsables para el encendido, control de presión y apagado de las motobombas de los tanques de almacenamiento para el suministro de agua.

La sociedad portuaria establecerá los lugares y tomará las debidas precauciones de señalización para no interferir con la operación de la motonave.

Preparación para el suministro del agua

Antes de la entrega de agua se deberá limpiar internamente la tubería.

Toma de lecturas inicial y final del contador

En la toma de lecturas inicial y final del contador debe estar presente el primer oficial o quien delegue el capitán de la nave, con el fin de verificar la cantidad suministrada y que confirme la finalización del servicio.

Cuando el proceso de suministro afecta la programación del muelle, la sociedad portuaria tiene la facultad de suspender el servicio de suministro de agua

4.6.16.2 Electricidad

Este procedimiento se aplica para todas las embarcaciones que soliciten el servicio de suministro de electricidad.

Responsabilidades

La Sociedad portuaria es el responsable de prestar el servicio de suministro de energía a embarcaciones, teniendo en cuenta los requisitos, criterios y controles establecidos por la Organización para garantizar la seguridad integral en todas las operaciones y el cumplimiento de las obligaciones dispuestas por las entidades legales y reguladoras.

Es de su responsabilidad la coordinación de los equipos y el personal necesario para y durante la prestación del servicio. Así como, de llevar el control y registro de la cantidad de energía suministrada para su facturación respectiva.

Debe velar que se almacene y conserve debidamente, la información y documentos que respaldan las actividades realizadas y el servicio prestado, para su consulta posterior.

Generalidades

La solicitud de Suministro de energía potable es comunicada al área de Operaciones por el representante de la embarcación.

En el caso de una motonave, la solicitud es comunicada por la Agencia Marítima en el anuncio de su arribo. A su vez, la sociedad portuaria se encarga de informar a los involucrados en la atención del servicio: el nombre de la Motonave, sitio de atraque, cantidad solicitada, hora de atraque y zarpe de la motonave.

La sociedad portuaria establecerá los controles de voltaje y corriente para el suministro..

La sociedad portuaria establecerá los lugares y tomará las debidas precauciones de señalización para no interferir con la operación de la motonave.

Toma de lecturas inicial y final del contador

En la toma de lecturas inicial y final del contador debe estar presente el primer oficial o quien delegue el capitán de la nave, con el fin de verificar la cantidad suministrada y que confirme la finalización del servicio.

Cuando el proceso de suministro afecte la programación del muelle, la sociedad portuaria tiene la facultad de suspender el servicio de suministro de agua

Características Técnicas de la conexión

Cada embarcación conectada al sistema eléctrico del muelle, contará con la siguiente capacidad de conexión:

- Tensión de Alimentación: 220/110V – 2F+N+T
- Capacidad de Alimentación: 50 Amperios
- Frecuencia de Alimentación: 60 Hz

Cada espacio del muelle cuenta con una estructura tipo Torreta, con dos puntos eléctricos para conexión de 2 embarcaciones. La torreta cuenta con los siguientes elementos por cada punto de conexión:

- Tomacorriente Tipo ShorePower Ref: 250V/125V – 50A - 60 Hz Marca: Marincó
- Breaker de Protección: 50 Amp – 2 Polos
- Bornera de conexión: 2F + T + N
- Cableado de alimentación

Sociedad Portuaria entregará la energía en el tomacorriente ubicado en la torreta del muelle, por lo cual, cada embarcación es responsable de su plug y cable de conexión desde la torreta hasta la embarcación.

4.6.17 Fumigación

Toda fumigación dentro de las embarcaciones debe ser informada previamente a la Sociedad Portuaria. La Sociedad portuaria se reserva el derecho de permitir o no las fumigación por razones de seguridad. Estas fumigaciones deberán hacerse con operadores portuarios autorizados, registrados ante la sociedad portuaria y deberán cumplir con los procedimientos de seguridad.

Toda fumigación deberá contemplar un procedimiento de informe, registro y control de acceso al área fumigada

4.6.18 Alquiler de equipos y aparejos

Los aparejos que se alquilen deberán tener vigentes un certificado de inspección de calidad vigente, expedido por una casa clasificadora o su equivalente.

4.6.19 Inspección.

En el caso de inspecciones subacuáticas que requieren del uso de buzos, el Operador Portuario debe contar con las licencias legales que establezca la normatividad colombiana y con el equipo que exige el ejercicio profesional de esta actividad.

Las actividades subacuáticas solo se realizan en horario diurno y solo se autorizan en parejas de buzos, por ningún motivo se autorizará el ingreso de un solo buzo, así mismo el operador que presta el servicio, debe tener un plan de emergencias donde se disponga de una pareja de buzos en el muelle con capacidad de rescatar o auxiliar a los primeros.

Las maniobras de buceo se realizan en estricta coordinación con la nave, la cual debe izar la bandera Alfa del Código Internacional de Señales y colocar en los mandos de máquinas la respectiva tarjeta de bloqueo donde se indica que hay personal realizando actividades subacuáticas.

4.7 Servicios a los Pasajeros

Cruceros y embarcaciones de turismo o de recreo

Los servicios de operación turística, transporte, guías turísticos y en general todos los que se prestan en la Instalación Portuaria se realizan atendiendo la programación, el ordenamiento de los espacios y actividades, y las instrucciones que la Sociedad Portuaria establece, en armonía con la legislación y acuerdos vigentes para lograr la seguridad y eficiencia en la atención de las motonaves de turismo, sus pasajeros y tripulantes.

Las empresas que intervienen en la prestación de servicios de la Instalación Portuaria deben registrarse, cumpliendo todos los requisitos establecidos por la Sociedad Portuaria, en armonía con lo dispuesto en el presente reglamento. Igualmente estas empresas deben registrar a sus trabajadores, afiliados, asociados o representantes.

La Sociedad Portuaria dispone de procedimientos de organización, tales como sistemas de turnos, franjas de horarios de atención, lugares asignados, etc., para la prestación de servicios que permitan la atención de la demanda y el uso eficiente de los recursos de la Instalación Portuaria de Cruceros, con aplicación de las medidas de seguridad integral necesarias.

Agencias de Viajes Operadoras y Atención de excursiones turísticas

Las Agencias de Viajes Operadoras que soliciten la prestación de sus servicios en la Instalación Portuaria deben registrarse ante la Sociedad Portuaria cumpliendo con los requisitos establecidos para el registro de usuarios.

La Sociedad Portuaria permitirá el ingreso a la Instalación Portuaria a aquellas agencias de viajes operadores que acrediten la nominación de la línea con el propósito de prestar sus servicios en el desarrollo de excursiones turísticas. Se causarán las tarifas reguladas y no reguladas a que hubiere lugar.

Registro Nacional de Turismo

La Sociedad Portuaria exigirá la presentación del Registro Nacional de Turismo a las agencias de viaje que trata el presente reglamento.

Armadores, tripulantes, ayudantes e invitados de embarcaciones de turismo o de recreo

REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN No 1057 DEL 18 JUNIO DEL 2018

Es responsabilidad del armador o capitán de la embarcación, instruir a los tripulantes, ayudantes e invitados/pasajeros sobre las obligaciones contenidas en el presente reglamento.

El comportamiento social inadecuado y censurable por parte los propietarios, armadores invitados, pasajeros y tripulantes de embarcaciones turísticas, será sancionado por la sociedad portuaria, de acuerdo a las normas que se establece el presente reglamento.

Ayudantes y Pilotos

Las embarcaciones atracadas cuentan, para efectos de su mantenimiento, cuidado y/o navegación, con permiso de acceso para el piloto y/o ayudante necesarios. Este personal será contratado en forma individual por cada propietario o armador de embarcación, quien será responsable ante la sociedad portuaria, por las acciones y comportamiento de este.

A los pilotos y ayudantes, les será autorizado su ingreso a las instalaciones de la sociedad portuaria para poder trabajar en la embarcación, siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos en el presente reglamento.

Personal Técnico independiente

Cuando el armador o capitán de la embarcación tenga que contratar los servicios de un personal técnico independiente para realizar trabajos en su embarcación, deberá notificar a la sociedad portuaria de forma previa. Las acciones u omisiones del personal descrito anteriormente serán responsabilidad de la nave y/o su agencia marítima de conformidad con el Código de Comercio

4.7.1 Embarque y desembarque de pasajeros: Homeporting.

Embarque de Pasajeros

La Sociedad Portuaria autorizará el embarque de pasajeros en Cruceros atracados en sus muelles si previamente existió una coordinación Comercial y Operativa entre la Instalación Portuaria y la Línea a la que pertenezca el crucero.

Las Autoridades que participan en el proceso de embarque, serán definidas por el Estado, conforme a la Ley según el tipo de operación.

Desembarque de Pasajeros

La Sociedad Portuaria autorizará el desembarque de pasajeros en Cruceros o embarcaciones atracadas en sus muelles si previamente existió una coordinación Comercial y Operativa entre la Instalación Portuaria y la Línea a la que pertenezca el crucero.

Las Autoridades que participan en el proceso de desembarque, serán definidas por el Estado, conforme a la Constitución y la Ley de acuerdo al tipo de operación.

Embarque y Desembarque de Tripulantes

Embarque de Tripulantes

La Sociedad Portuaria solo permitirá el embarque de aquellos tripulantes que hayan sido previamente anunciados por parte de la Agencia Marítima que representa a los Cruceros atracados en sus muelles.

Los tripulantes una vez son identificados solo ingresarán a la Instalación portuaria cuando se encuentren en compañía de un representante de la Agencia Marítima del crucero.

La Sociedad Portuaria permitirá a las autoridades competentes realizar las inspecciones a que haya lugar en cumplimiento de la normatividad nacional e internacional de seguridad.

La agencia marítima es la responsable de cumplir ante la autoridad migratoria con las obligaciones establecidas por el Gobierno Colombiano.

Desembarque de Tripulantes

El desembarque de tripulantes a partir de Cruceros atracados en las instalaciones de la Sociedad Portuaria dependerá exclusivamente de la gestión que cada Agencia Marítima, la cual deberá llenar los requisitos dispuestos por las autoridades Migratorias o Aduaneras respectivamente.

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

La carga clasificada como equipaje o menaje debe ser rotulada como tal en su medio de embalaje. El dueño del menaje o equipaje, o su representante, deben suministrar las condiciones y especificaciones especiales para el manejo del equipaje o menaje.

Es responsabilidad del dueño del equipaje o su representante, asegurarse de que estén embaladas correctamente para su protección durante el transporte y manipuleo.

La Sociedad Portuaria no responde por pérdidas en los equipajes y/o pérdidas unitarias.

Manipulación de equipajes para desembarque de pasajeros

Cuando se haya otorgado la Libre Plática como autorización para iniciar la operación, la motonave nominará a un responsable para el transporte y manipulación del equipaje.

El equipaje será ubicado en el área designada para que sea recogido por los pasajeros, una vez hayan terminado su proceso migratorio.

Los pasajeros recogerán su equipaje y deberán ponerlo a disposición de la Aduana y la Policía Fiscal Aduanera para las revisiones del caso.

Finalizado el proceso de revisión de sus equipajes, los pasajeros pueden retirarse de la Sociedad Portuaria.

Manipulación de equipajes para embarque de pasajeros

Los pasajeros, al ingresar a la sociedad portuaria, se dirigen al Landing Operator de la Línea de Cruceros y realizan el registro para embarque. Allí les reciben su equipaje.

El equipaje es inspeccionado por Antinarcóticos, quienes autorizan su embarque a la motonave. La agencia o la motonave nominarán a un responsable para el transporte y la manipulación hasta la embarcación.

4.8 Servicios a la carga

No aplica para la sociedad portuaria

- 4.8.1 .Manipulación y transporte de mercancías.
- 4.8.2. Cargue /Descargue/Transbordo.
- 4.8.3. Usería /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 y/o almacenamiento de mercancías.
- 4.8.13. Porteo de la carga o transporte terrestre.
- 4.8.14. Consolidación o desconsolidación de mercancías.
- 4.8.15. Cadenas de frío.

CAPÍTULO V PROTOCOLOS PROCEDIMIENTOS NORMAS DE SEGURIDAD

5.1 Protocolo de maniobras

A continuación, se realiza una descripción general de las maniobras que deberán llevarse a cabo para atraque y zarpe del terminal. En todo momento, deben leerse como una recomendación general para los capitanes, pilotos y remolcadores en pro de salvaguardar la seguridad de la bahía y del terminal. Las recomendaciones no exoneran al capitán, pilotos y remolcadores de su responsabilidad de planear y ejecutar las maniobras con el mayor margen de seguridad posible, teniendo en cuenta las características del buque y condiciones climáticas. Por otra parte los capitanes, pilotos y remolcadores son responsables de estar actualizados y tener para consulta las últimas batimetrías y avisos a los navegantes publicados por la DIMAR.

PARA REFERENCIA, SE INCLUYE LISTA CON POSCIONES DE BOYAS
--

**REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA
INTERNACIONAL RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN No 1057 DEL 18 JUNIO DEL 2018**

NOMBRE	LATITUD (N) LONGITUD (W)	NOMBRE	LATITUD (N) LONGITUD (W)	NOMBRE	LATITUD (N) LONGITUD (W)
<i>Boya de Aguas Seguras</i>	10° 19.12' 75° 35.94'	<i>Boya SS</i>	10° 19.97' 75° 31.62'	<i>Boya No. 26</i>	10° 20.84' 75° 31.09'
<i>Boya No. 1</i>	10° 19.08' 75° 35.33'			<i>Boya No. 27</i>	10° 21.34' 75° 31.96'
<i>Boya No. 2</i>	10° 18.89' 75° 35.35'			<i>Boya No. 28</i>	10° 21.50' 75° 31.20'
<i>Boya No. 3</i>	10° 19.00' 75° 35.09'	Enfilación de Bocachica "B"	10° 19.25' 75° 30.53'	<i>Boya No. 29</i>	10° 21.85' 75° 32.19'
<i>Boya No. 4</i>	10° 18.91' 75° 35.12'	<i>Boya de Peligro Aislado "Polvorines"</i>	10° 21.07' 75° 32.16'	<i>Boya No. 30</i>	10° 21.89' 75° 31.36'
<i>Boya No. 5</i>	10° 19.01' 75° 34.84'	<i>Boya TT</i>	10° 22.00' 75° 31.26'	<i>Boya No. 31</i>	10° 22.09' 75° 32.67'
<i>Boya No.6</i>	10° 18.93' 75° 34.84'	<i>Boya No. 17</i>	10° 19.88' 75° 32.75'	<i>Boya No. 32</i>	10° 22.72' 75° 32.99'
<i>Boya No. 7</i>	10° 19.04' 75° 34.50'	<i>Boya No. 18</i>	10° 19.20' 75° 32.45'	<i>Boya No. 33</i>	10° 23.46' 75° 32.61'
<i>Boya No. 8</i>	10° 18.95' 75° 34.58'	<i>Boya No. 19</i>	10° 19.16' 75° 32.44'	<i>Boya No. 34</i>	10° 23.59' 75° 32.39'
<i>Boya No. 9</i>	10° 19.05' 75° 34.34'	<i>Boya No. 20</i>	10° 19.83' 75° 31.08'	<i>Boya No. 35</i>	10° 23.64' 75° 32.67'
<i>Boya No. 10</i>	10° 18.96' 75° 34.33'	<i>Boya No. 21</i>	10° 19.20' 75° 31.44'	<i>Boya No. 36</i>	10° 23.77' 75° 32.65'
<i>Boya No. 11</i>	10° 19.09' 75° 33.93'	<i>Boya No. 22</i>	10° 20.11' 75° 31.06'	<i>Boya No. 37</i>	10° 23.79' 75° 32.40'
<i>Boya No. 12</i>	10° 18.85' 75° 33.78'	<i>Boya SN</i>	10° 20.67' 75° 31.60'	<i>Boya No. 38</i>	10° 23.71' 75° 32.32'
<i>Boya No. 13</i>	10° 19.41' 75° 33.38'	<i>Boya No. 23</i>	10° 20.50' 75° 31.99'	<i>Boya No. 39</i>	10° 23.89' 75° 32.38'
<i>Boya No.15</i>	10° 19.63' 75° 33.00'	<i>Boya No. 24</i>	10° 20.42' 75° 31.78'	<i>Boya No. 40</i>	10° 23.84' 75° 32.21'
NOMBRE	LATITUD (N) LONGITUD (W)	<i>Boya No. 25</i>	10° 20.90' 75° 31.95'	<i>Boya No. 41</i>	10° 23.71' 75° 32.74'
<i>Boya No. 45</i>	10° 24.39' 75° 33.00'	Enfilación No.2	10° 23.31' 75° 31.83'	<i>Boya No. 42</i>	10° 23.83' 75° 32.68'
<i>Boya VN</i>	10° 23.99' 75° 32.55'			<i>Boya No. 43</i>	10° 24.00' 75° 33.00'
<i>Boya VS</i>	10° 23.62' 75° 32.49'	<i>Boya E2</i>	10° 23.38' 75° 34.26'		
<i>Boya No. 48</i>	10° 24.71' 75° 32.70'	<i>Boya E1</i>	10° 23.40' 75° 34.24'		
Enfilación No. 1	10° 23.38' 75° 31.83'				

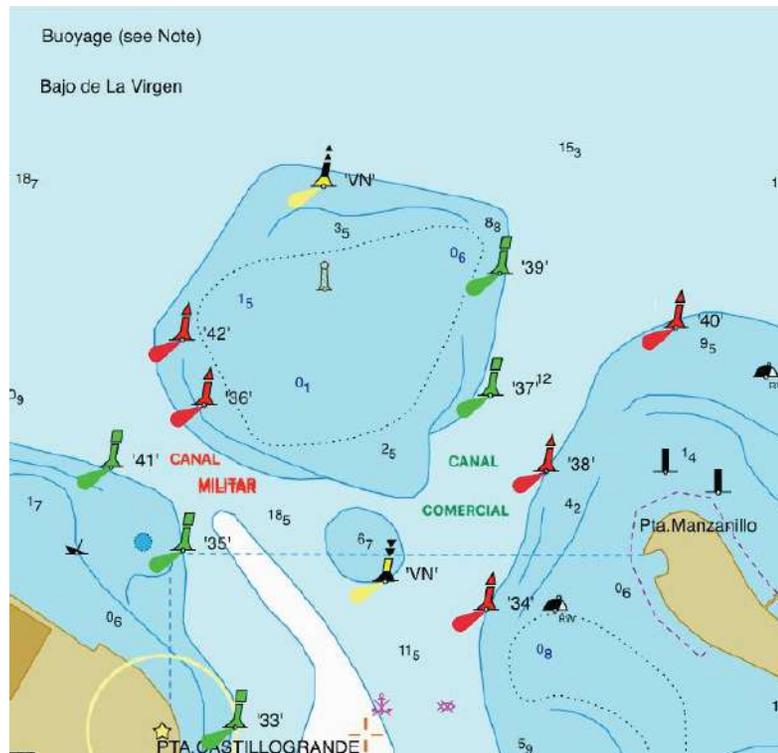
5.1.1. Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario

Navegación Y Transito Desde Boya De Mar

REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN No 1057 DEL 18 JUNIO DEL 2018

La boya de mar, referencia para ingresar a la Bahía de Cartagena se encuentra en Latitud : 10° 19.125' Norte y Longitud : 75° 35.948' Oeste. Aproximadamente a 400 metros al sur de la boya de mar se encuentra la posición autorizada por la Dirección General Marítima para el embarque y desembarque de los pilotos prácticos, en la posición: Latitud 10° 18.9' Norte y Longitud 075° 35.9' Oeste.

Desde posición de embarque del piloto hasta boya "11" se navegarán 2.0 millas náuticas al rumbo 088° con el abatimiento necesario para contrarrestar la intensidad y dirección tanto de viento como de la corriente, los cuales afectan el paso del buque por el canal. Desde boya "11" hasta posición de cambio de rumbo en boya "23", se navegarán 2.0 millas náuticas al rumbo 065.4°. Desde la posición para cambio de rumbo en la boya "23" hasta la posición para cambio de rumbo en la boya "27" se navegará 1.5 millas náuticas al rumbo 014°. Es recomendable, una vez se haya sobrepasado la boya "23" disminuir la potencia de la máquina a "MEDIA MAQUINA AVANTE" o su equivalente en los buques equipados con "PITCH PROPELLER" o "HELICE DE PASO VARIABLE". Desde la posición para cambio de rumbo en la boya "27" hasta la posición para cambio de rumbo en la boya "32" 2.0 millas náuticas al rumbo 330.7°, y desde allí se navegara al rumbo 025° aproximadamente 3.7 cables para llegar al punto de bifurcación del Canal Comercial y Canal Militar para ingreso a la Bahía Interior. El CANAL COMERCIAL es el canal de acceso a la Bahía Interior delimitado por la boya Cardinal Sur del Bajo de La Virgen, la boya "37" y la boya "39" por babor ingresando, la boya "34", la boya "38" y la boya "40" por estribor ingresando.



El CANAL MILITAR es el canal de acceso a la Bahía Interior delimitado por la boya Cardinal Sur del Bajo de La Virgen, la boya "36" y la boya "42" por estribor ingresando, la boya "33", la boya "35" y la boya "41" por babor ingresando.

Es altamente recomendable que este sector que la velocidad no supere los 5 nudos SOG

El capitán del buque decidirá asegurar los remolcadores antes de ingresar a los canales de acceso o durante su tránsito de acuerdo su criterio y necesidades de maniobra. Después de la boya "41", para el caso del canal miliar, o de la boya "39" para el canal comercial, el buque tiene que estar asegurado con línea (o líneas) de remolcador para que lo asista. El capitán deberá establecer la cantidad de remolcadores para su maniobra cumpliendo con las regulaciones establecidas por la DIMAR o la OMI y primarán las que mayor nivel de seguridad proporcione a la maniobra.

5.1.2. Maniobra de atraque

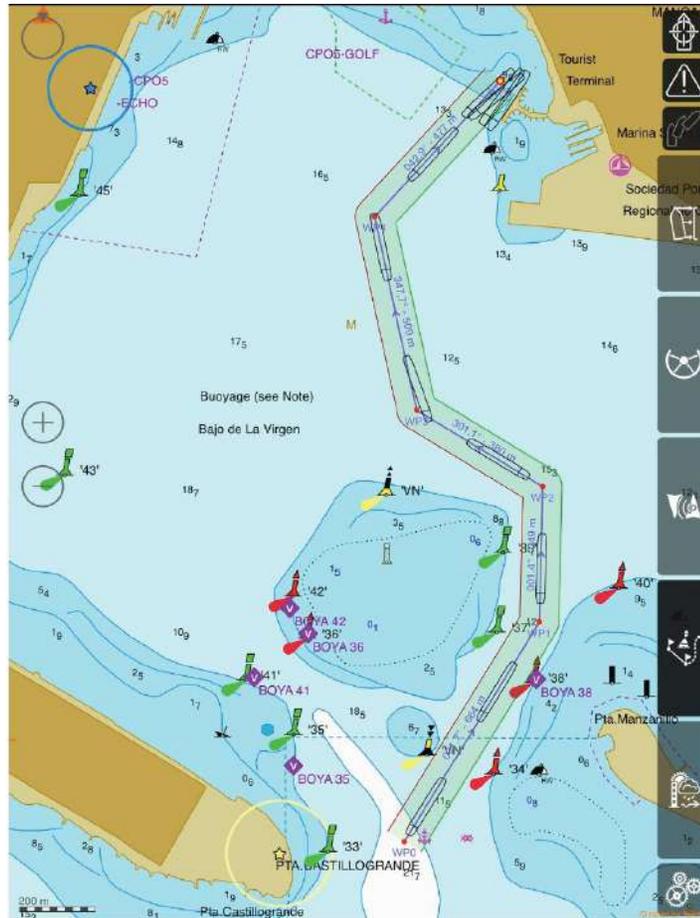
Entrada y atraque en el terminal sociedad portuaria operadora internacional (S.P.O.I.) Por canal comercial

Tomando el canal comercial desde el punto de bifurcación el buque navegará 3.58 cables al rumbo 032° para llegar a posición de cambio de rumbo en boya "37".

Desde el cambio de rumbo en boya "37" hasta el punto de cambio de muelle en boya "39" se navegará 1.88 cables al rumbo 001.4°.

Desde el cambio de rumbo en boya "39" hasta el punto de cambio de muelle en boya "CARDINAL NORTE DEL BAJO DE LA VIRGEN" se navegará 2.05 cables al rumbo 301.1°.

Desde el cambio de rumbo en boya "CARDINAL NORTE DEL BAJO DE LA VIRGEN" hasta el punto de enfilación a muelle de S.P.O.I. se navegarán 2.75 cables al rumbo 347.7°. Es altamente recomendable que en este punto la velocidad no supere los 2 nudos SOG



Ya enfilado al muelle de atraque, el buque navegará en rumbo 049° 3.2 cables manteniéndolo siempre en una enfilación de atraque que haga un ángulo de entre 10° y 15° aproximado entre la línea de crujía y la línea de muelle. Se recomienda una velocidad aproximada de 0.8 NUDOS SOG cuando la proa del buque este sobrepasando el extremo sur de la plataforma de atraque del Terminal de S.P.O.I., para llegar paralelo a muelle en posición de atraque a una distancia aproximada de 20 metros y con buque “MUERTO” en el agua, es decir, en lo posible velocidad CERO (0.0 nudos) SOG. Cuando el buque llegue a posición de atraque se procede a cerrarlo a muelle con los efectos combinados de las hélices transversales y/o remolcador (es).

El capitán deberá definir el esquema de amarre y secuencia de los mismos hasta que el buque este asegurado al muelle.

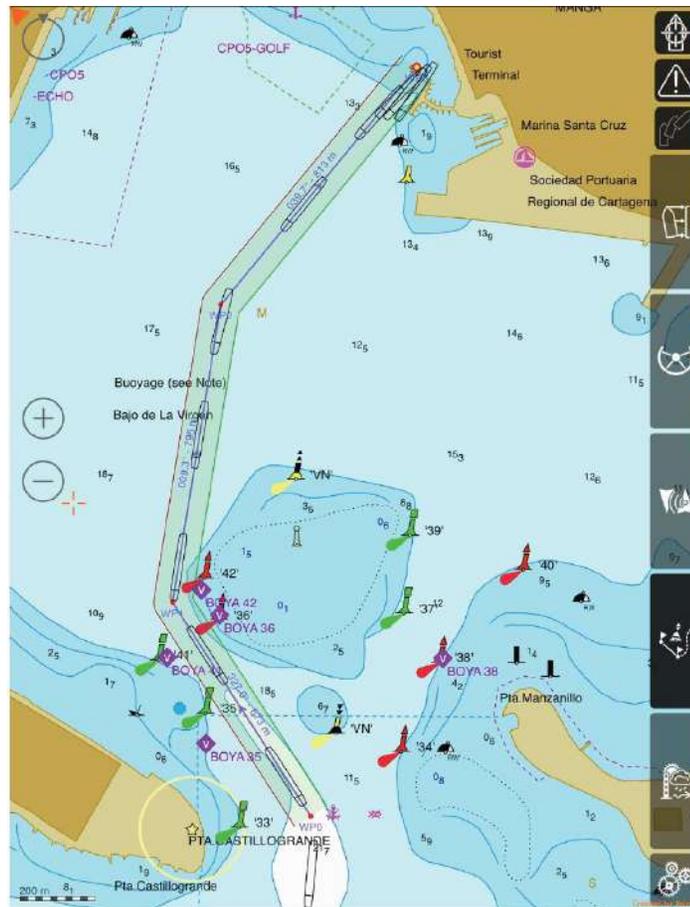
Entrada y atraque en el terminal sociedad portuaria operadora internacional (S.P.O.I.) Por canal militar

Tomando el Canal Militar desde el punto de bifurcación el buque navegará 3.65 cables al rumbo 327° para llegar a posición de cambio de rumbo en boya “42”. Desde el cambio de rumbo en boya “42” hasta el punto de enfilación a muelle S.P.O.I. se navegarán 4.29 cables al rumbo 009.3°. Es altamente recomendable que en este punto la velocidad no supere los 2 nudos SOG

REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN No 1057 DEL 18 JUNIO DEL 2018

Ya enfilado al muelle de atraque el buque navegará en rumbo 039.7° 4.39 cables manteniéndolo siempre en una enfilación de atraque que haga un ángulo de entre 10° y 15° aproximado entre la línea de crujía y la línea de muelle. Se recomienda una velocidad aproximada de 0.8 NUDOS SOG cuando la proa del buque este sobrepasando el extremo sur de la plataforma de atraque del Terminal S.P.O.I., para llegar paralelo a muelle en posición de atraque a una distancia aproximada de 20 metros y con buque “MUERTO” en el agua, es decir, en lo posible velocidad CERO (0.0 nudos) SOG . Cuando el buque llegue a posición de atraque se procede a cerrarlo a muelle con los efectos combinados de las hélices transversales y/o remolcador (es).

El capitán deberá definir el esquema de amarre y secuencia de los mismos hasta que el buque este asegurado al muelle.



RECOMENDACIONES ESPECIALES:

1. El capitán del buque en compañía del piloto, deberá verificar e informar cualquier obstrucción que no le permita realizar la maniobra de atraque o desatraque de manera segura, dado que el área es colindante con una zona de fondeo de veleros definida por la autoridad marítima.

2. El piloto deberá coordinar el apoyo de un bote o lancha pasa cabos para los casos en los cuales que haga uso de las piñas de amarre y/o boya de amarre.

5.1.3. Maniobra de amarre

La sociedad portuaria proveerá la información necesaria para que el capitán defina el esquema de amarre y secuencia de los mismos hasta que el buque este asegurado al muelle según sus características.

La distancia mínima entre buques debe ser de 20 metros, sin embargo en caso de requerir distancias menores podrán ser autorizadas por la Sociedad Portuaria.

El muelle tiene la capacidad de amarrar al mismo tiempo más de una nave según sus dimensiones y características. Por lo anterior el esquema de amarre de cada nave o artefacto naval tendrá disponibles ya sea en el muelle (bitas, dolphin, boya de amarre) o en otra embarcación (buque o artefacto naval) puntos de amarre para hacer firmes LARGOS de proa y popa, puntos de amarre para hacer firmes SPRING y/o TRAVES de proa y popa. Así mismo, la cantidad y especificaciones de las líneas de amarre serán determinados y verificados por el capitán de la embarcación quien debe garantizar que su embarcación se amarre de manera segura.

5.1.3.1 Maniobra de acoderamiento y disposición de amarras

Ya enfilado al muelle de atraque el buque navegará en rumbo 039.7° 4.39 cables manteniéndolo siempre en una enfilación de atraque que haga un ángulo de entre 10° y 15° aproximado entre la línea de crujía y el buque atracado al muelle. Se recomienda una velocidad aproximada de 0.8 NUDOS SOG cuando la proa del buque este sobrepasando el extremo sur del buque atracado, para llegar paralelo al buque atracado; a una distancia aproximada de 20 metros y con buque "MUERTO" en el agua, es decir, en lo posible velocidad CERO (0.0 nudos) SOG . Cuando el buque llegue a posición de abarloamiento se procede a pegarlo al buque atracado con los efectos combinados de las hélices transversales y/o remolcador (es).

El capitán del buque atracado deberá definir el esquema de amarre y el capitán del buque abarloado deberá confirmar la aceptación de dicho esquema. En todo caso el mínimo de amarras requerido para el buque abarloado deberán ser 3 largos en proa, 3 largos en popa, 2 spring en proa y 2 spring en popa.

El capitán del buque atracado deberá verificar que el esquema de amarre al muelle garantice la seguridad de los buques.

El buque a ser abarloado deberá ser de igual o menores dimensiones al buque que esté atracado. (Ver numeral 4.6.1. Dimensiones del buque tipo)

Este tipo de atraque abarloado solo estará previsto para máximo dos buques.

5.1.4. Maniobra de zarpe

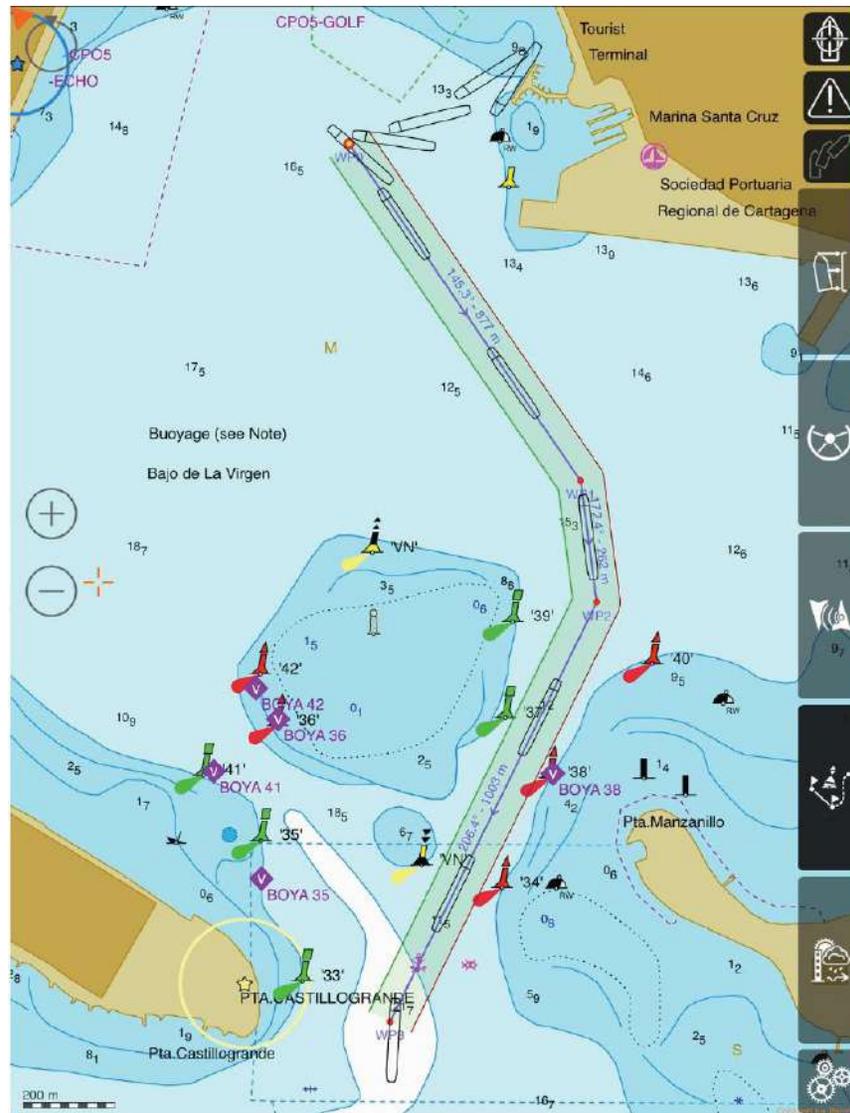
Desatraque y zarpe desde el terminal sociedad portuaria operadora internacional (S.P.O.I.) - canal comercial:

Una vez el piloto este a bordo del buque deberá establecer comunicación con el Capitán y efectuar el intercambio de información relacionada con las condiciones actuales de navegabilidad del buque, estado de los equipos, estado meteorológico actual, y mediante comunicación previa con la Estación de Control Tráfico Marítimo de DIMAR, conocerá el tráfico marítimo a presentarse durante el tránsito de salida hacia boya de mar. Durante esta comunicación el piloto práctico informará a la Estación de Control Tráfico Marítimo la hora abordó, nombre del piloto práctico, nombre del buque, nombre del muelle, maniobra a realizar, calados del buque, nombre del remolcador (es) que asistirá (n) la maniobra y nombre de la empresa de pilotos prácticos.

Tan pronto el capitán y el piloto hayan finalizado el intercambio de información, una vez hayan convenido cual será el plan de maniobra y plan de navegación a realizar durante la maniobra de zarpe y tránsito de salida, y cuando no existan novedades en los sistemas de navegación, propulsión o gobierno y remolcador (es) asegurados con línea de remolcador, se procederá con el inicio de la maniobra.

El capitán deberá definir el esquema de desamarre y secuencia de los mismos hasta que el buque este libre del muelle.

El capitán deberá establecer la cantidad de remolcadores para su maniobra cumpliendo con las regulaciones establecidas por la DIMAR o la OMI y primarán las que mayor nivel de seguridad proporcione a la maniobra.



Una vez el buque se encuentra completamente libre de amarras se informa la hora a la Estación de Control Tráfico Marítimo y se procede a abrirlo del muelle de manera segura.

El capitán del buque deberá asegurar que al separarse el buque de muelle vaya obteniendo como resultado un ángulo de salida de entre 20° y 25° entre la línea de crujía del buque y la línea de atraque del muelle con una distancia a muelle de la proa no inferior a 20 metros. Una vez obtenido este ángulo se procede a dar marcha atrás hasta llegar al punto inicial de tránsito de salida por el canal comercial, con buque muerto en el agua, cero (0.0) nudos SOG, y por efectos combinados de máquina, timón, hélices transversales y remolcador (es) llegar a un enfilamiento aproximado al rumbo 145.3° por un trayecto de 4.74 cables hasta encontrar el punto de cambio de rumbo al norte de la boya "39", al rumbo de salida 206.4° en una posición aproximadamente equidistante entre la boya "39" y la boya "40". Con este rumbo llegará a la bifurcación Canal Comercial/Canal Militar donde se encuentra la salida hacia el sector de "Cuatro Calles" y a la vez el Canal de salida hacia boya de mar.

El capitán del buque decidirá el momento en el cual suelta los remolcadores y de por finalizada la asistencia de los mismos..

Desatraque y zarpe desde el terminal sociedad portuaria operadora internacional (S.P.O.I.) - canal militar:

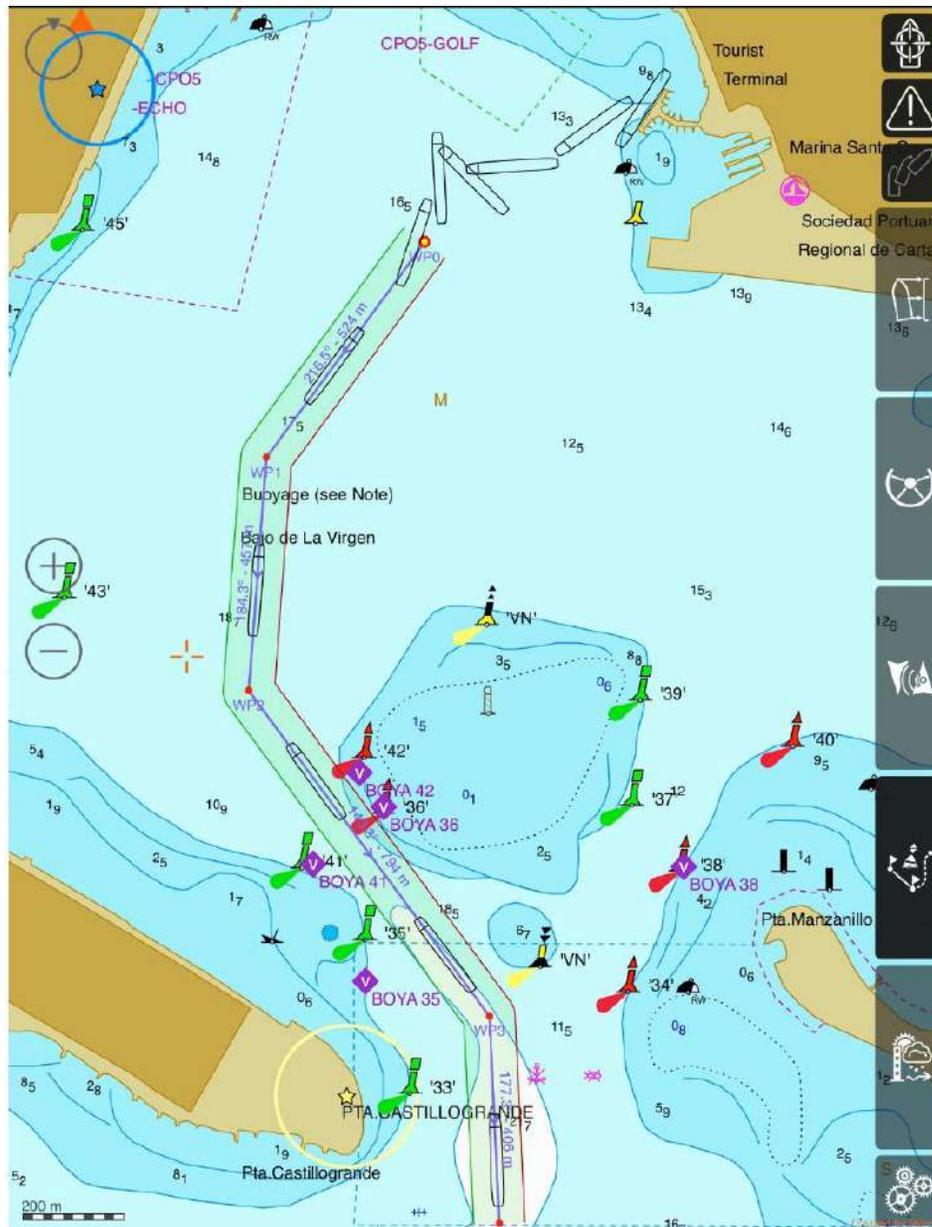
Una vez el piloto este a bordo del buque deberá establecer comunicación con el Capitán y efectuar el intercambio de información relacionada con las condiciones actuales de navegabilidad del buque, estado de los equipos, estado meteorológico actual, y mediante comunicación previa con la Estación de Control Tráfico Marítimo de DIMAR, conocerá el tráfico marítimo a presentarse durante el tránsito de salida hacia boya de mar. Durante esta comunicación el piloto práctico informará a la Estación de Control Tráfico Marítimo la hora abordó, nombre del piloto práctico, nombre del buque, nombre del muelle, maniobra a realizar, calados del buque, nombre del remolcador (es) que asistirá (n) la maniobra y nombre de la empresa de pilotos prácticos.

Tan pronto el capitán y el piloto hayan finalizado el intercambio de información, una vez hayan convenido cual será el plan de maniobra y plan de navegación a realizar durante la maniobra de zarpe y tránsito de salida, y cuando no existan novedades en los sistemas de navegación, propulsión o gobierno y remolcador (es) asegurados con línea de remolcador, se procederá con el inicio de la maniobra.

El capitán deberá definir el esquema de desamarre y secuencia de los mismos hasta que el buque este libre del muelle.

El capitán deberá establecer la cantidad de remolcadores para su maniobra cumpliendo con las regulaciones establecidas por la DIMAR o la OMI y primarán las que mayor nivel de seguridad proporcione a la maniobra.

Una vez el buque se encuentra completamente libre de amarras se informa la hora a la Estación de Control Tráfico Marítimo y se procede a abrirlo del muelle de manera segura.



El capitán del buque deberá asegurar que al separarse el buque de muelle vaya obteniendo como resultado un ángulo de salida de entre 20° y 25° entre la línea de crujía del buque y la línea de atraque del muelle con una distancia a muelle de la proa no inferior a 20 metros. Una vez obtenido este ángulo se procede a dar marcha atrás hasta llegar al punto inicial de tránsito de salida por el canal militar, con buque muerto en el agua, cero (0.0) nudos SOG, y por efectos combinados de máquina, timón, hélices transversales y remolcador (es) llegar a un enfilamiento aproximado al rumbo 216.5° momento en el cual se soltará el remolcador y se iniciará marcha adelante durante un trayecto de 2.83 cables hasta encontrar el punto de cambio de rumbo al norte de la boya "41", con el ángulo de timón que el piloto considere conveniente el buque irá cayendo a babor hasta encontrar el rumbo de salida 143.3° en una posición aproximadamente equidistante entre la boya "41" y la boya "42". Con este rumbo llegará a la bifurcación Canal

Comercial/Canal Militar donde se encuentra la salida hacia el sector de “Cuatro Calles” y a la vez el Canal de salida hacia boya de mar. En este punto por orden expresa de la Autoridad Marítima EL BUQUE NO DEBE HABER ALCANZADO UNA VELOCIDAD SUPERIOR A SEIS (06) NUDOS.

RECOMENDACIONES ESPECIALES:

1. El capitán del buque en compañía del piloto, deberá verificar e informar cualquier obstrucción que no le permita realizar la maniobra de atraque o desatraque de manera segura, dado que el área es colindante con una zona de fondeo de veleros definida por la autoridad marítima.
2. El piloto deberá coordinar el apoyo de un bote o lancha pasa cabos para los casos en los cuales que haga uso de las piñas de amarre y/o boya de amarre.

5.1.5. Maniobra de reviro

Ver descripción de la maniobra en 5.1.2.”Maniobra de atraque” y 5.1.4.”Maniobra de zarpe” que incluye el reviro para el ingreso y salida por los canales de navegación autorizados.

5.1.6. Maniobra de fondeo

La sociedad portuaria no cuenta con zona de fondeo.

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

La sociedad portuaria dispone de bitas de amarre con capacidad suficiente para el atraque de buques descritos en el numeral 4.6.1 Características del tipo de buque a operar en el puerto.

El buen estado de las líneas de amarre es responsabilidad del capitán del buque.

Durante la operación de descargue o cargue, el capitán es responsable de verificar el trimado y escora de la embarcación y ajustar su amarres en tal caso.

La sociedad portuaria es responsable de cumplir con el plan de estiba previamente coordinado con la embarcación.

5.3. Protocolo de Zarpe de emergencia

La Sociedad portuaria podrá solicitar el zarpe de naves atracadas en caso de activación del plan de emergencia.

Las embarcaciones atracadas deberán estar el condiciones para zarpe de emergencia, por tal razón deberán informar previamente, para autorización expresa de la sociedad portuaria y de la autoridad marítima, cualquier reparación o trabajo de mantenimiento que afecte la navegabilidad de la embarcación.

Ver anexo Plan de Emergencias, HS-QAM000

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

El control de tránsito de embarcaciones sobre los canales públicos de navegación es responsabilidad de la Autoridad Marítima.

Para el caso del canal de ingreso al área de maniobras de la sociedad portuaria, una vez el piloto este a bordo del buque deberá establecer comunicación con el Capitán y efectuar el intercambio de información relacionada con las condiciones actuales de navegabilidad del buque, estado de los equipos, estado meteorológico actual, y mediante comunicación previa con la Estación de Control Tráfico Marítimo de DIMAR, conocerá el tráfico marítimo a presentarse durante el tránsito de salida hacia boya de mar.

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

Ver anexo Plan de Emergencias, HS-QAM000

5.6. Protocolo para apertura de bodegas

No aplica para la sociedad portuaria.

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

La sociedad portuaria dispondrá de ventanas de tiempo para cumplir la programación de la operación. Los operadores portuarios, operadores de turismo y demás involucrados en la operación, deberán ajustar sus procedimientos para cumplir con dicha ventana.

Cualquier novedad deberá ser informada para tomar las medidas correctivas tendientes a cumplir con la ventana de tiempo. La sociedad portuaria podrá extender dichas ventanas de tiempo, a costa del quien haya interferido en la operación.

La sociedad portuaria, a través de su sistema de gestión de calidad, podrá realizar evoluciones del servicio a operadores portuarios y establecer planes de mejora que los operadores deberán cumplir. Así mismo, la sociedad portuaria se reserva el derecho de restringir el ingreso de operadores que no cumplan con los niveles de servicio solicitados.

Rendimientos de las naves

Para las operaciones de embarcaciones de turismo o cruceros, se establece una programación según las fechas y horas de atraque y zarpe. La sociedad portuaria ha dispuesto su infraestructura, equipos y personal para que el embarque y desembarque de pasajeros sea ejecutado dentro del horario establecido.

Pérdida del turno de atraque

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

- a) Por orden de la autoridad sanitaria cuando detecte en las naves, tripulantes o pasajeros con enfermedades infectocontagiosas.

- b) Por orden de las autoridades competentes, cuando éstas detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal, problemas fitosanitarios.
- c) Cuando una nave no ha presentado la documentación exigida por la Sociedad Portuaria.
- d) Por razones de orden público, calamidades o fuerza mayor.
- e) Por falta de disponibilidad de vehículos para labores continuas en operaciones determinadas previamente como directas o de evacuación inmediata.
- f) Por falta de garantías en el suministro de equipos y aparejos especializados para las operaciones de cargue o descargue.
- g) Por falta de información para desarrollar el programa de operaciones de la nave.
- h) Por incumplimiento del itinerario anunciado.
- i) Por criterios de seguridad y protección de la Instalación Portuaria.

5.8. Protocolo de evacuación directa de cargas.

En los casos en que el cargamento sea catalogado por la Sociedad Portuaria como de cargue o descargue directo y evacuación inmediata, no puede ser descargado hasta tanto haya cumplido con el trámite aduanero (en caso de que aplique), cancelado los servicios portuarios y se encuentre presente el medio de transporte que lo va a retirar de la Instalación Portuaria.

5.9. Protocolo para la Inspección simultanea de mercancías

Una vez las embarcaciones sean anunciadas por sus agentes, la sociedad portuaria informará la programación de operaciones de tal forma que los involucrados realicen la planeación de recursos para ejecutar la operación de embarque o desembarque de pasajeros.

La programación se enviará a las autoridades sanitarias, migratorias, aduaneras para coordinar conjuntamente los recursos necesarios.

La sociedad portuaria dispondrá de espacios y equipos de rayos x para que las autoridades realicen la inspección de equipaje o carga que ingresa o sale de la terminal.

5.10. Protocolos de inspección intrusiva y no-intrusiva de carga

No aplica para la sociedad portuaria.

5.11. Protocolo para el descargue con lluvia

La sociedad portuaria podrá operar bajo lluvia, cuidando la integridad de los equipajes o carga. Para lugares específicos, la sociedad portuaria podrá suministrar carpas para proteger a los pasajeros y equipajes temporalmente

En caso de lluvias fuertes la sociedad portuaria podrá suspender la operación hasta que se normalicen las condiciones. Las demoras o stand by generados no podrán ser reclamados a la sociedad portuaria.

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

Procedimiento de entrega y recibo de equipaje

El recibo y entrega de equipajes y/o mercancías por parte de la Sociedad Portuaria está sujeto al cumplimiento de las siguientes disposiciones:

- La Sociedad Portuaria o el Landing Operator según el caso, entrega al propietario o a quien lo represente, los equipajes y/o mercancías en las mismas condiciones en que fueron recibidos, previo cumplimiento de los requisitos legales.
- Los equipajes, mercancías y/o menajes en tránsito internacional y transitorio, se entregan al pasajero o a su representante, previo cumplimiento de los requisitos del artículo anterior.
- Cuando se reciban equipajes y/o mercancías con algún tipo de daño, merma, indicaciones de saqueo, etc., la Sociedad Portuaria elaborará un acta donde se describa el estado de equipajes y/o mercancías, la cual deberá ser suscrita por las partes intervinientes.
- La Sociedad Portuaria no autoriza el descargue, manejo y almacenamiento de equipajes y/o mercancías que por su naturaleza, deficiencia en el embalaje o envase o cualquier otra circunstancia produzca emanaciones, vapores u olores que causen daño a las personas, al medio ambiente, a las instalaciones o a otros cargamentos.
- La Sociedad Portuaria verifica el peso o medida de cualquier equipaje y/o mercancías cuando surgen dudas sobre su estado, embalaje e información documental. El costo de la operación ese hará con cargo del dueño de los equipajes y/o mercancías
- Los equipajes y/o mercancías deben ser recibidos a satisfacción por el propietario o su representante, de lo contrario la Sociedad Portuaria se reserva el derecho de rechazar faltantes o daños cuando éste no haya hecho presencia durante el llenado.
- La Sociedad Portuaria se abstiene de recibir equipajes y/o mercancías que lleguen a la Instalación Portuaria y no tengan en forma clara y visible, las marcas, marcas de manejo, códigos, medidas, características y demás datos indicativos anotados en los documentos que los amparan, así como la rotulación y etiquetado para su correcto manipuleo lo establecido por el Código IMDG de la OMI.
- Cualquier reclamo por daño o merma de mercancía o por servicios prestados, debe ser presentado a la Sociedad Portuaria dentro de los siguientes tres meses a su ocurrencia en la Instalación Portuaria, para su correspondiente atención y respuesta. La Sociedad Portuaria no atiende reclamos que se hagan después de este plazo.

Equipaje abandonado

La Sociedad Portuaria reportará y entregará al Landing Operator y/o a la Agencia Marítima, según el caso, los objetos o equipajes abandonados que encuentre en la Instalación Portuaria para que éstos los retiren de la Instalación Portuaria.

5.13. Protocolo de almacenamiento descubierto

No aplica para la sociedad portuaria

5.14. Protocolo de operaciones en fondeo

No aplica para la sociedad portuaria

5.15. Protocolo para la entrega de la carga

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.

5.16. Protocolo para el manejo de cargas contaminadas

Se puede presentar que durante la Inspección de cargas se detecte carga contaminada o carga quede como residuo de la inspección y se necesite retirar. 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 de control inmediatas.

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 antinacóticos 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

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.

Asi 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 remoción de cargas objetables

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 el manejo de carga 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 transito 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. Asi mismo deberán anunciar el cargue nuevamente en los términos referidos por la autoridad aduanera.

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

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

Para evitar la presencia de animales, la sociedad portuaria dispondrá de:

- Planes de mantenimiento a los cerramientos
- Vigilancia de las instalaciones
- Programa periódico de Fumigación y control de plagas
- Reporte de condiciones subestandar

5.22. Protocolo Operación de equipos

Los equipos deberán ser registrados debidamente ante la sociedad portuaria, la cual tendrá la potestad de permitir en ingreso de acuerdo al volumen de operación y la oferta de servicios de otros operadores.

Los equipos deberán tener certificado de casa clasificadora, certificación técnico mecánica o su equivalente. 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.

Los operadores deberán tener experiencia comprobable a través de certificados en la operación de tal equipo.

Normas de acceso de naves y demás artefactos navales

Toda nave, remolcador, barcaza, lancha, bote o cualquier artefacto naval que requiera navegar o permanecer en el área de maniobras marítimas de la Sociedad Portuaria, entregadas contractualmente en concesión por la Nación, debe recibir autorización de la Sociedad Portuaria, cumpliendo con las normas legales colombianas y las establecidas en el presente Reglamento.

El usuario que requiera la utilización del área de maniobras marítimas debe presentar solicitud a la Sociedad Portuaria, que, previo estudio, debe dar la respuesta correspondiente con base en las medidas y condiciones de seguridad del área y al programa de operaciones marítimas.

Durante la navegación y permanencia de la nave en el área de maniobras marítimas de la Sociedad Portuaria, el usuario debe:

- Acatar las instrucciones que la Sociedad Portuaria le imparta en conformidad con las disposiciones legales de la Autoridad Marítima.
- Observar todas las medidas de seguridad integral de la Instalación Portuaria.
- Mantener comunicación vía radio VHF marítimo con la Sociedad Portuaria.

El tránsito o paso inocente de naves por el área de maniobras marítimas es controlado por la Sociedad Portuaria en función de la seguridad integral.

La Sociedad Portuaria dispone de los esquemas de seguridad y procedimientos para la verificación y control de los movimientos de naves en su área de maniobras marítimas e informará a Capitanía de Puerto sobre la violación de cualquier nave que ingrese, salga del área o efectúe traslados internos sin la debida autorización de la Sociedad Portuaria.

El desplazamiento de cualquier nave o artefacto naval dentro del área de maniobra sin el debido permiso de la Sociedad Portuaria se considera una falta grave que amerita la aplicación del procedimiento de Comité de Mejoramiento de que trata el presente Reglamento.

5.23. Protocolo de control de ingreso y salida de personas

Personal

Toda persona que ingresa a la instalación portuaria debe tener una justificación específica para su ingreso y deberá completar registro previo. La sociedad portuaria, cumpliendo procedimientos de verificación de información y estudios de seguridad podrá autorizar o no el ingreso.

La autorización de ingreso de personal a las instalaciones es realizada teniendo en cuenta los criterios de vigencia, tipo de relación y actividad que lleva a cabo, necesidad de acceso total o parcial a las áreas o zonas.

Para la autorización del ingreso, todo usuario debe presentar y mantener actualizados los aportes a la seguridad social.

Normas de acceso y circulación de personas

1. El ingreso, circulación y permanencia de las personas que ingresan a la Instalación Portuaria también está regulado por el Nivel de Protección en el que se encuentre la Instalación Portuaria según el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias –PBIP-, las normas de este Reglamento, procedimientos y demás instrucciones que al respecto imparta la Sociedad Portuaria.
2. Los usuarios que ingresen a la Instalación Portuaria son responsables de su propia seguridad y se comprometen a adoptar todas las medidas necesarias para evitar accidentes. Igualmente deben acatar las instrucciones que la Sociedad Portuaria imparta sobre esta materia.
3. La Sociedad Portuaria puede realizar actividades de salud ocupacional, entre las cuales se incluye el control de consumo de alcohol, drogas o sustancias que afecten la capacidad motora y mental de las personas. Con la presentación de la solicitud de ingreso, los usuarios expresan su aprobación para concurrir a este tipo de pruebas de salud ocupacional; la renuencia en esta materia es causal para que

REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN No 1057 DEL 18 JUNIO DEL 2018

la Sociedad Portuaria niegue el ingreso del usuario u ordene su retiro. Para efectos de toda claridad esta disposición no se aplicará a los pasajeros.

4. Toda persona que ingrese a la Instalación Portuaria debe estar registrada previamente ante la Sociedad Portuaria. Las empresas deben registrar a sus trabajadores y/o subcontratistas siguiendo las instrucciones que le señale la Sociedad Portuaria y solicitar su ingreso para cada actividad o gestión específica a realizar. Para efectos de toda claridad esta disposición no se aplicará a los pasajeros.

Igualmente, las empresas usuarias deben presentar a la Sociedad Portuaria los comprobantes de autoliquidación y pago al Sistema de Seguridad Social Integral colombiano que la Sociedad Portuaria de tiempo en tiempo exija; igualmente copia de sus pagos de parafiscales, salarios, compensaciones, prestaciones sociales y demás retribuciones al trabajador.

La persona que permanezca o se desplace a áreas no autorizadas dentro de las instalaciones sin estar autorizada puede ser sancionada conforme lo defina en cada caso el Comité de Mejoramiento a que se refiere del presente reglamento.

5. El Operador Portuario que requiera ingreso de personal nuevo o en reemplazo debe presentar a la Sociedad Portuaria solicitud escrita que contenga:
 - a) Justificación operativa del incremento, mediante la presentación de los argumentos operativos que a juicio razonable de la Sociedad Portuaria respalden la solicitud. Para efectos de toda claridad la solicitud no será arbitrariamente negada.
 - b) Copia de la liquidación o paz y salvo por el pago de salarios, seguridad social y prestaciones sociales del personal reemplazado, indicando la causal del retiro.
 - c) Evaluación de las competencias laborales y estudio de seguridad del nuevo personal; justificación del proceso de estudio y selección de los nuevos trabajadores.
 - d) Certificado de idoneidad y capacitación del nuevo personal contratado.

6. Las tripulaciones de las naves de cruceros de pasajeros que arriben a la Instalación Portuaria se identifican mediante documento expedido por la respectiva línea

7. Los visitantes a las embarcaciones pueden ingresar mediante autorización emitida por la respectiva nave, debidamente comunicada a la Sociedad Portuaria. La Sociedad Portuaria les hará entrega de un carné de visitante que deben portar visiblemente durante todo el tiempo de permanencia en la Instalación Portuaria.

8. No se permite el ingreso de ningún tipo de armas a la Instalación Portuaria, exceptuándose las de uso de autoridades militares en servicio activo, siempre y cuando estén en ejercicio de sus funciones y mediando autorización expresa y específica de la Sociedad Portuaria en cada caso. También están facultados para

REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN N° 1057 DEL 18 JUNIO DEL 2018

el porte de armas, los funcionarios de la Superintendencia de Seguridad de la Sociedad Portuaria, con arreglo a las disposiciones legales y los permisos obtenidos para su funcionamiento por parte de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.

9. Está prohibido encender fuego, llama abierta o chispa en la Instalación Portuaria. Cualquier actividad que demande la presencia de fuego, llama abierta o chispa debe ser previamente autorizada por la Sociedad Portuaria.
10. Las personas que se encuentren o transiten por áreas operativas de la Instalación Portuaria deben vestir con buena presentación personal y/o los uniformes que en cada caso defina el usuario y demás implementos de seguridad que las respectivas actividades demandaren.
11. La Sociedad Portuaria puede suspender el ingreso del personal que no cumpla con el lleno de estos requisitos hasta que el usuario tome las medidas correspondientes.
12. El ingreso de personas a la Instalación Portuaria se permite con base a la justificación de las actividades a desarrollar. No se permite el ingreso de personas cuyas labores sean ajenas a la actividad de la Instalación Portuaria.
13. La permanencia en la Instalación Portuaria debe ajustarse a los horarios correspondientes con la actividad a desarrollar. Ninguna persona debe sobrepasar el tiempo del horario autorizado para su actividad. Los Operadores Portuarios y demás usuarios son responsables de que el personal a su cargo salga de la Instalación Portuaria tan pronto concluya la labor para la cual se autorizó el ingreso.
14. Ningún trabajador debe permanecer en la Instalación Portuaria por más tiempo del permitido para la jornada máxima legal vigente. Cuando la actividad a desarrollar termine en un tiempo menor al que le fue autorizado inicialmente, el trabajador debe salir de la Instalación Portuaria y permanecer sin ingreso durante las siguientes 10 horas a su salida.
15. Toda actividad a desarrollarse en la Instalación Portuaria debe ser autorizada por la Sociedad Portuaria en función de la programación operativa. El usuario debe presentar solicitud de autorización y solo puede comenzar la actividad cuando esta le sea autorizada.

El personal de una empresa usuaria que haya ingresado para la prestación de un servicio y fuese contratado para una nueva actividad debe solicitar autorización para su ejecución a la Sociedad Portuaria.

16. No está permitido el pago, en efectivo, de ningún servicio en áreas operativas de la Instalación Portuaria, ni la entrega de propinas ni gratificaciones. La medida aplica para todas las operaciones en la Instalación Portuaria incluyendo las actividades en bodegas y plataforma de aforos.
17. El usuario debe acatar las instrucciones de la Sociedad Portuaria para su desplazamiento dentro de la Instalación Portuaria, respetando las señales de tránsito peatonal y vehicular. Igualmente debe permanecer en el sitio de labores

para las cuales se le ha permitido el ingreso. Una vez completada su labor u horario debe salir de la Instalación Portuaria. Por razones de Seguridad no se permite el acceso a áreas diferentes de la autorizada; el usuario que incumpla esta norma es responsable por la sanción que determine la Sociedad Portuaria conforme a lo establecido en el presente reglamento.

- 18.** Está prohibido a todos los usuarios efectuar las siguientes actividades en la Instalación Portuaria:
- (a)** Bañarse o pescar en los muelles y área de maniobra marítima.
 - (b)** Realizar actos contrarios a la moral, decencia, salubridad o higiene pública o que atenten contra el respeto debido a las personas.
 - (c)** Los comportamientos groseros, escandalosos o agresivos.
 - (d)** Cualquier acto que perturbe la buena marcha de las actividades en la Instalación Portuaria.
 - (e)** Facilitar o intentar el ingreso al Muelle Turístico, de personas no autorizadas.

Requisitos para el ingreso de las Agencias de Viajes Operadoras

Ingresarán a las instalaciones de la Sociedad Portuaria a prestar servicios como Agencias de Viajes Operadoras a Cruceros atracados en sus muelles, a aquellas empresas que cumplan con los siguientes requisitos:

- (a)** Demuestren con antelación ante la Sociedad Portuaria que han sido contratadas por las Líneas de Cruceros para atender sus excursiones en la ciudad.
- (b)** Estén debidamente inscritas en el Registro Nacional de Turismo como Agencias de Viajes Operadoras
- (c)** Cumplan con los requerimientos de registro ante la Sociedad Portuaria contemplados en este reglamento
- (d)** Hayan enviado a la Sociedad Portuaria previo al arribo de la embarcación a atender, la información de los tours que realizarán, la placa de los vehículos que utilizarán, el nombre de los conductores de los vehículos, nombre del personal contratado como Staff y nombre de los guías con su número de su tarjeta profesional que lo acredite como Guía de Turismo.
- (e)** Garanticen que sus vehículos cumplen con lo establecido por los Ministerios del Transporte y de Industria, Comercio y Turismo para la movilización de pasajeros con fines turísticos.

Se permitirá el ingreso a la Instalación portuaria por parte de las Agencias de Viajes Operadoras cuando la Sociedad Portuaria lo indique según sus procedimientos.

5.24. Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos

Para ingresar a la Instalación Portuaria, todo vehículo debe estar en óptimas condiciones de operación y seguridad. La Sociedad Portuaria puede efectuar inspecciones a los

REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN No 1057 DEL 18 JUNIO DEL 2018

automotores para verificar su estado sin perjuicio de la responsabilidad que le asiste a su propietario o usuario.

Los vehículos que se encuentren en condiciones inadecuadas no pueden ingresar a 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.

Normas de acceso y circulación de vehículos.

1. Para ingresar a la Instalación Portuaria, todo vehículo debe estar en óptimas condiciones de operación y seguridad. La Sociedad Portuaria puede efectuar inspecciones a los automotores para verificar su estado sin perjuicio de la responsabilidad que le asiste a su propietario o usuario.

Los vehículos que se encuentren en condiciones inadecuadas no pueden ingresar a la Instalación Portuaria.

2. Los vehículos de pasajeros, o equipajes para ingreso a la instalación portuaria pueden ser devueltos si presentan deficiencia considerable en su estructura o en sus condiciones de operación.
3. Los conductores de vehículos terrestres que ingresen a la Instalación Portuaria deben cumplir todas las normas de seguridad integral de la Sociedad Portuaria. La Empresa de Transporte, el propietario del vehículo y la persona contratante del mismo, son responsables por los accidentes y daños ocasionados por el vehículo mientras este se encuentre en la Instalación Portuaria.

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.

4. 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. La Instalación Portuaria debe ser utilizada únicamente para fines operativos.

5. 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.

6. 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 particulares que sean autorizados, deben circular sólo hasta los sitios de estacionamiento que le sean señalados; no les está permitido permanecer en las instalaciones, tampoco deambular por las vías o ingresar en áreas no autorizadas.

5.25. Protocolo de control de ingreso y salida de carga

Ver numeral 5.15

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

El ingreso de equipo de trabajo a la Instalación Portuaria se sujeta a lo previsto en este Reglamento.

- 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. Protocolo para el manejo de todo tipo de carga

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
- Usar cinturón de seguridad
- Conocer las características y resistencia del terreno y la señalización por donde se movilizará el montacargas.
- Marchar siempre a una distancia segura de otros vehículos (4Mts. 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 para la entrada y recibo de carga

Ver numera 5.15

5.27.2 Protocolo para almacenamiento carga

No aplica para el terminal

5.27.3 Protocolo entrega y salida de Carga

Ver numera 5.15

5.27.4 Protocolo de transferencia de carga a otros medios de transporte

No aplica para el terminal

5.28 Protocolos para el manejo de mercancías peligrosas - IMDG

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 facilitar la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI200p).

El RSI comprende medidas específicas que se deben adoptar en los puertos, aeropuertos y pasos fronterizos terrestres para limitar la propagación de riesgos sanitarios hacia países vecinos y evitar la imposición de restricciones injustificadas a los viajes y el

comercio, de modo de reducir al mínimo los trastornos en el tráfico y las actividades comerciales

Vigilancia en puntos de entrada

El personal de Migración debe tener información para la detección de posibles casos sospechosos. Este proceso tiene dos momentos diferentes, uno que se inicia desde la notificación abordó (en los medios de transporte) y el otro, en el momento de la entrevista al viajero con el diligenciamiento de la encuesta correspondiente.

Para el caso de puertos marítimos, según el Decreto 1601 de 1984 se debe realizar la notificación de la llegada de un buque a la autoridad marítima con una anticipación de 48 horas al arribo de la embarcación, lo que permite la preparación en caso de presentarse un buque afectado, activándose el plan de contingencia establecido

Manejo del caso sospechoso en el terminal

Para puertos marítimos internacionales se aplicará lo estipulado en el Reglamento Sanitario Internacional 2005, y la Circular 004 de 2008 del Ministerio de Protección Social.

En Colombia se solicita a todos los buques que arriban al territorio la presentación de la Declaración Marítima de Sanidad (RSI -Anexo 8) diligenciada en su totalidad.

Cuando un pasajero o tripulante cumpla con la definición de contacto o caso sospechoso, se deben realizar las siguientes actividades:

- La tripulación debe realizar la notificación al capitán del barco.
- El capitán debe notificar de manera inmediata la novedad en salud a la Capitanía de Puerto, donde se estima realizar el arribo, para que esta a su vez notifique inmediatamente a la Dirección Territorial de Salud de la jurisdicción.
- La Dirección Territorial de Salud de la jurisdicción en conjunto con las demás autoridades del puerto y los operadores portuarios iniciaran el plan de contingencia para una Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional – ESPII.
- La tripulación deberá trasladar al contacto o caso sospechoso al lugar definido para el aislamiento; si la embarcación no cuenta con este sitio, se deberá ubicar en un camarote solo para él y mantener el menor contacto posible (limitar las personas que tienen contacto con el viajero o tripulante).
- Mantener a disposición del personal que va a entrar en contacto con el viajero o tripulante, elementos de protección personal que por lo menos incluyan mascarilla de protección quirúrgica y protección para los ojos (monogafas o careta), guantes y bata desechable anti fluidos que cubra todo el cuerpo (ropa y piel).
- Mantener actualizada una lista de los tripulantes o viajeros que tienen contacto con el contacto o caso sospechoso, registrando el uso de los elementos de protección personal de cada contacto.
- Los residuos sólidos producidos en el área que se determine como de aislamiento, deben tratarse como residuos médicos contaminantes (riesgo biológico) enviarse a incineración si la embarcación cuenta con este método o ser embalados tomando todas las precauciones necesarias para ser entregadas en tierra e informar a la autoridad sanitaria de la entrega de dichos residuos.

- Una vez la embarcación llegue a tierra (en el sitio designado para tal fin en el puerto) deberá realizarse la evacuación del tripulante o viajero de acuerdo a lo contemplado en el plan de contingencia del puerto. En todo caso, el descenso o desembarco de los viajeros o tripulantes sospechosos, deberá realizarse sin tener contacto con los viajeros o tripulantes sanos; el personal de salud que realice la evacuación médica deberá usar siempre los elementos de protección personal.
- El desembarco de los afectados deberá realizarse con las medidas de bioseguridad necesarias por parte del personal de salud designado y entrenado para tal fin, siempre en articulación con del municipio o del departamento, las autoridades sanitarias de la jurisdicción y las instalaciones portuarias.
- El traslado de los afectados se realizará a las IPS designadas para el manejo de casos en un medio de transporte con una tripulación entrenada para tal fin.
- Si se detecta un caso sospechoso que manifiesta síntomas en el medio de transporte, se debe realizar la limpieza y desinfección del medio de transporte de acuerdo a lo contemplado en el plan de limpieza y desinfección de cada medio de transporte.
- Los pasajeros, tripulantes y personal de limpieza que hayan sido clasificados como contactos del caso sospechoso deben ser identificados y registrados por la secretaria de salud.
- La agencia marítima deberá tener a disposición de la autoridad sanitaria el listado completo de toda la tripulación y pasajeros (con datos de contacto), en caso de ser requerido, durante los tres meses siguientes a la fecha de la identificación del primer caso sospechoso.
- Finalmente es importante recordar a las Secretarías de Salud contempladas en la Circular 004 de 2008, que todas las medidas tomadas a bordo también deben ser registradas en el certificado de control de sanidad del Anexo 3 del RSI 2005

5.30. Protocolos para atender emergencias y contingencias

La Instalación Portuaria de acuerdo con las exigencias legales y su sistema de gestión cuenta con un Plan de Emergencias, HS-QAM000, el cual hace parte del presente reglamento y se actualiza anualmente o cuando las circunstancias operativas así lo exigen.

El Plan de Emergencia es divulgado y socializado con los diferentes usuarios de la instalación portuaria.

Este plan tiene aplicación en el origen de los siguientes eventos que pueden ocurrir en la Instalación Portuaria:

Eventos naturales: Avalanchas, maremotos, huracanes, inundaciones, terremotos.

Eventos tecnológicos: Escape de materiales peligrosos, incendios, explosiones, accidentes de transporte, accidentes radiológicos, derrames, colapso de edificaciones y equipos.

Eventos humanos, antrópicos: Terrorismo, huelgas, manifestaciones, paros, sabotaje.

En caso de emergencia, los usuarios acatarán todas las disposiciones que se tengan previstas en el Plan de Emergencias de la Sociedad Portuaria.

La Sociedad Portuaria queda facultada para ordenar la evacuación de sus áreas, ordenar el fondeo de las naves, o la evacuación de los vehículos en el momento en que constituyan riesgo para la Instalación Portuaria o para sí mismos.

Durante el cargue o descargue de sustancias peligrosas todo usuario debe disponer de:

- Procedimientos de emergencia para combatir los derrames o incendios de sustancias peligrosas.
- El equipo protector adecuado para el personal que aplique al procedimiento de emergencia correspondiente.
- Los medios para prestar los primeros auxilios en caso de accidentes ocasionados por estos productos.

VER ADJUNTO PLAN DE ATENCION DE EMERGENCIAS Y CONTINGENCIAS

5.30.1 Protocolos para atender derrames de hidrocarburos

VER ADJUNTO PLAN DE ATENCION DE EMERGENCIAS Y CONTINGENCIAS

5.30.2 Protocolos para atender escape de gas natural GNL

No aplica para la sociedad portuaria.

5.30.3 Protocolos para atender derrame graneles líquidos

No aplica para la sociedad portuaria.

5.30.4 Protocolos para atender derrame graneles sólidos

No aplica para la sociedad portuaria.

5.31 Protocolos de circulación dentro del terminal

Para ingresar a la Instalación Portuaria, todo vehículo debe estar en óptimas condiciones de operación y seguridad. La Sociedad Portuaria puede efectuar inspecciones a los automotores para verificar su estado sin perjuicio de la responsabilidad que le asiste a su propietario o usuario.

Los vehículos que se encuentren en condiciones inadecuadas no pueden ingresar a la Instalación Portuaria.

Los vehículos deberán cumplir con las normas del numeral Normas de acceso y circulación de vehículos.

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

El ingreso de personal deberá cumplir con los requisitos establecidos en el numeral "Normas de acceso y circulación de personas"

El ingreso de equipos deberá cumplir con los requisitos establecidos en el numeral "Normas de acceso y circulación de equipos"

Las cargas serán identificadas en los sistemas del terminal usando los documentos de transporte correspondientes.

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

Los contratistas que realicen obras dentro de las instalaciones del terminal, deberá 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.

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

6.1 Protocolo para el anuncio, arribo y permanencia de naves

La sociedad portuaria establecerá una programación de sus muelles para el atraque, permanencia y zarpe. Cualquier cambio a dicha programación deberá ser autorizada por la sociedad portuaria.

Inicio de operaciones

El permiso para iniciar operaciones lo otorga la Sociedad Portuaria, previa declaración de Libre Plática por parte de las autoridades competentes.

El Capitán debe garantizar el alistamiento de la nave para inicio de la operación inmediatamente después de su atraque.

La nave debe disponer durante todo el tiempo de un oficial de guardia y tripulantes, quienes deben coordinar con la Sociedad Portuaria las operaciones de movimientos de pasajeros o equipajes.

Protocolo de alistamiento de las naves para iniciar trabajos

De acuerdo a la programación de embarcaciones la sociedad portuaria verificará y solicitará los recursos necesarios para la operación. Así mismo los agentes marítimos y operadores portuarios asignados deberán solicitar autorización a la sociedad portuaria para ingreso de personal y los recursos.

La sociedad portuaria asignará el muelle acorde a la programación y disponibilidad en las ventanas establecidas.

Los recursos solicitados serán confirmados por la sociedad portuaria. Así mismo los operadores portuarios, agentes, empresas de turismo etc, deberán confirmar el ingreso a la sociedad portuaria cumpliendo los procedimientos de control de acceso.

Cualquier novedad en la planeación y asignación de recursos debe ser informada a la sociedad portuaria a la mayor brevedad.

Períodos de permanencia en muelles

Los períodos de permanencia de las naves en los muelles comienzan a contar desde la fecha y hora en que se asegura el primer cabo hasta la fecha y hora en que se suelte el último cabo y la nave deje libre el sitio de atraque.

Es responsabilidad de los capitanes de las embarcaciones contar con los amarres adecuados según las características del buque y asumirá los daños que se puedan ocasionar a otras embarcaciones o a la instalación portuaria por la falla o falta de estos amarres. También es responsabilidad de los capitanes la conexión de mangueras de combustible, agua y cables de energía a los puntos dispuestos por la sociedad portuaria

en los muelles, por tanto asumirá los daños ocasionados por falta o falla de estas conexiones.

El tiempo que tome el desplazamiento de una nave desde un muelle de la Sociedad Portuaria a zona de fondeo, la espera en zona de fondeo y su posterior regreso no serán tenidos en cuenta para liquidación de permanencias en muelle y facturación de servicios de muellaje correspondientes.

Ninguna nave inactiva puede permanecer dentro del puerto sin permiso escrito de la Autoridad Marítima. Otorgado el permiso, la Autoridad Marítima determina el sitio de fondeo y las tarifas correspondientes a aplicar para las naves inactivas en zonas de fondeo por los lapsos razonables. El capitán a cargo de una nave inactiva debe tomar todas las precauciones necesarias para evitar que la nave se desplace, por cualquier causa, del lugar de fondeo asignado. Igualmente debe tomar las medidas indispensables para evitar que la nave, en cualquier condición, viento o marea, pueda garrear o bornear, saliéndose de los límites establecidos. Así mismo, debe mantener permanentemente a bordo la tripulación necesaria para atender emergencias.

Para efectos de este reglamento, un buque está inactivo o fuera de servicio si sus certificados de seguridad y navegabilidad están vencidos, si la Autoridad Marítima lo ha declarado como tal o si por orden de Autoridad competente se encuentra detenido en puerto.

Naves o embarcaciones de turismo o de recreo

Las embarcaciones de turismo o de recreo que permanezcan atracados en los muelles de la sociedad portuaria, deberán tener atención permanente por el propietario, armador o capitán de la embarcación y será responsable por su cuidado y mantenimiento. La sociedad portuaria no será responsable por embarcaciones de recreo desatendidas por sus armadores o capitanes. Por otra parte, todo cambio de armador o titularidad de las embarcaciones deberá ser informado oportunamente a la sociedad portuaria.

BOTES AUXILIARES. Entiéndase por botes auxiliares aquellos que puedan ser izados y transportados abordo de la embarcación. Solo se podrá habilitar un espacio para un (1) bote auxiliar por embarcación al tiempo, y por un período de tiempo predefinido, anunciado y justificado al momento de solicitar el permiso para su ingreso, mientras se realizan reparaciones o mantenimientos a la embarcación, de lo contrario estas siempre deben permanecer a bordo de la embarcación. El Capitán de Puerto podrá impartir políticas y procedimientos para el adecuado uso del espacio destinado para este propósito

6.2 Prelación de Atraque

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

La prelación de atraque se efectúa en orden de arribo a la Instalación Portuaria o zona de fondeo, teniendo en cuenta el orden descrito en este Reglamento.

La autorización de atraque o desatraque debe ser coordinada y autorizada por la Sociedad Portuaria.

Toda nave, cualquiera que sea su nacionalidad, clasificación, tonelaje de registro, eslora, manga o calado, para efectos de autorización de atraque, se somete a la prelación que se detalla, la cual puede ser modificada por la Sociedad Portuaria de acuerdo con las condiciones operativas:

- Arribada forzosa.
- Buques de la Armada Nacional.
- Buques de las Armadas extranjeras en visita oficial.
- Naves de pasajeros de turismo.

La prelación establecida se aplica a las naves fondeadas que hayan arribado dentro del mismo período de 12 horas, siempre y cuando hayan confirmado su arribo, solicitado servicios, presentado la documentación completa y se encuentren declaradas en libre plática.

La Sociedad Portuaria puede modificar la prelación de atraque, previo aviso a los interesados, teniendo en cuenta la situación portuaria, tipo de naves y tiempo de trabajo.

Las naves de línea regular tienen prelación sobre las naves de línea ocasional.

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

Cuando una nave transporte o vaya a transportar carga de origen animal o vegetal, procesada o semiprocesada, susceptible de servir de vehículo o vector de problemas sanitarios o infectocontagiosos, debe someterse a la inspección correspondiente y sólo puede ser considerada su solicitud de atraque una vez la Sociedad Portuaria reciba la conformidad escrita de las autoridades competentes.

En todo caso, la prelación de atraque debe ser autorizada por la Sociedad Portuaria de acuerdo con los criterios expuestos en este Reglamento y las condiciones de seguridad de la Instalación Portuaria.

La distancia mínima entre naves, el número de cabos y tipo de amarres en los puestos de atraque será determinada por la Sociedad Portuaria, dependiendo del tipo de embarcación.

6.3. Prelaciones para el servicio de practicaje

Aplican las mismas prelaciones que el numeral 6.2 Prelación de Atraque

6.4. Asignación de muelle

La Sociedad Portuaria determina el lugar de atraque de las naves, teniendo en cuenta el tipo de operación, tipo de nave, eslora, calado, áreas de almacenamiento y tiempo de operación.

La Sociedad Portuaria debe comunicar oportunamente a los Operadores Portuarios de practica, remolcador y amarre, el puesto de atraque para cada nave.

Aplican las mismas prelación que el numeral 6.2 Prolación de Atraque

Las comunicaciones durante la maniobra de atraque, desatraque y movilización se realizan por radio, cuyo uso es obligatorio para los Operadores Portuarios que presten servicios de practica, remolcador y amarre de naves. Para la comunicación se utiliza el canal del sistema VHF que determine la Autoridad Marítima. Durante la maniobra sólo pueden intervenir en este canal los Operadores Portuarios y la Sociedad Portuaria.

Para efectos de fondeo de embarcaciones se utilizan los sitios definidos por la Capitanía de Puerto.

El abarloado de naves o artefactos navales a unidades atracadas en la Sociedad Portuaria, puede ser autorizado por ésta, previa solicitud de los capitanes de las naves o sus representantes, siempre y cuando las circunstancias operativas lo requieran y lo permitan. La responsabilidad por los daños que puedan sufrir las naves o los cargamentos no es imputable en ningún caso a la Sociedad Portuaria.

6.5. Prohibiciones para las naves durante su permanencia en el terminal

Normas generales de seguridad para operación marítima

Naves

- El capitán es responsable por la seguridad general de su nave, sin embargo puede asignar un miembro de la tripulación como supervisor durante la estadía de la nave en el terminal.
- En caso de tener condiciones subestandar que puedan poner en riesgo o causar accidentes que afecten a las personas, equipos, carga o medio ambiente deben ser notificadas inmediatamente a la sociedad portuaria.
- El capitán de la nave debe proveer una escala para acceso seguro con malla de seguridad.
- El capitán de la nave debe proveer iluminación apropiada durante la noche en los pasillos y bodegas de carga.

Instalaciones

- Los peatones solo podrán caminar en las zonas demarcadas. La sociedad portuaria podrá, más no estará obligada a proveer un servicio de transporte interno.
- Las áreas para el tránsito de vehículos de carga están demarcadas. Los conductores deben seguir las señales de tránsito y mantener la velocidad máxima establecida.
- El acceso a las áreas de inspección y bodegas es restringido y solo podrán permanecer los usuarios que estén autorizados y estén prestando un servicio contratado.

Muelles

- Los muelles son de acceso restringido y solo podrán permanecer, en las zonas demarcadas, los funcionarios del operador portuario nominado, autoridades y/o

tripulación de la motonave que estén ejecutando funciones relativas a los servicios contratados.

- Está prohibido caminar debajo de cargas suspendidas y sentarse en borde del muelle.
- Para ingresar o salir del muelle, los usuarios solo podrán caminar en las zonas demarcadas. La sociedad portuaria podrá, más no estará obligada a proveer un servicio de transporte interno.

Normas de seguridad y salud en el trabajo para naves

1. Las naves que ingresen u operen en la Instalación Portuaria deben estar dotadas de los elementos de seguridad que indiquen los Reglamentos internacionales y que exija la autoridad marítima.
2. Las naves que se encuentren atracadas en los muelles no pueden realizar reparación alguna sin previa autorización de la Sociedad Portuaria. Cuando la reparación implique que la nave se quede sin máquinas propulsoras, debe solicitarse la autorización de la Capitanía de Puerto. La nave que se encuentre atracada debe estipular e informar el tiempo de la reparación y en caso de excederse, la Sociedad Portuaria puede ordenar su fondeo por cuenta y riesgo del armador o representante de la embarcación.
3. No está permitido el desguace de naves en la Instalación Portuaria.
4. En caso de hundimiento o encallamiento de una nave en el área de maniobra de la Instalación Portuaria, los trabajos tendientes a despejar el área deben ser iniciados de inmediato por el Armador, su representante o Agente Marítimo, bajo su cuenta y riesgo, sin exclusión de las acciones por daños y perjuicios o lucro cesante que por esta causa pueda emprender la Sociedad Portuaria.
5. Ninguna nave, mientras se encuentre atracada operando, puede poner en movimiento sus máquinas propulsoras, salvo caso de fuerza mayor.
6. Las naves con mercancía explosiva o radioactiva a bordo que no vaya a ser descargada en la Instalación Portuaria, se les permite atracar, siempre y cuando cumplan la directrices estipuladas en el código IMDG, en cuanto a clasificación, identificación (rotulado, etiquetado y marcado), documentación de la remesa, embalaje/envase, segregación y estiba. El personal de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Sociedad Portuaria y el Operador Portuario, previo al inicio de la operación, determinan las medidas de seguridad y protección a seguir durante la permanencia de la nave en Puerto.
7. Las naves que se encuentren atracadas no pueden achicar sentinas, soldar o arrojar productos residuales que contaminen las instalaciones o las aguas de la Bahía de Cartagena. Si esto ocurriera se suspenderán las operaciones de cargue o descargue y todo el tiempo de interrupción de la operación y cualquier costo asociado correrá por cuenta del Armador.
8. La manipulación y almacenamiento de carga peligrosa en la Instalación Portuaria debe sujetarse a 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 Manipulación Segura de Mercancías Peligrosas (Código IMDG), o en el que lo sustituya. Las mercancías peligrosas que no cumplan con las normas de seguridad no pueden ser cargadas, manipuladas o descargadas en la Instalación Portuaria.

9. En caso de emergencia o para garantizar la seguridad en la Instalación Portuaria y de las naves atracadas, la Sociedad Portuaria, previo visto bueno de la Superintendencia de Puertos y Transporte, puede ordenar la destrucción de las mercancías de que trata el punto anterior, cuando éstas se encuentren bajo su competencia.
10. En los casos en que el cargamento sea catalogado por la Sociedad Portuaria como de cargue o descargue directo y evacuación inmediata, no puede ser descargado, hasta tanto haya cumplido con el trámite aduanero, cancelado los servicios portuarios y se encuentre presente el medio de transporte que lo va a retirar de la Instalación Portuaria.
11. La seguridad de las naves mientras permanezcan en fondeo o atracada está bajo la responsabilidad única del capitán de la nave. Cuando se encuentre atracada debe adicionalmente cumplir con las normas de seguridad que imparta la Sociedad Portuaria.
12. Cuando existan pronósticos de mal tiempo o este se presente, los capitanes y tripulación de los buques fondeados deben permanecer a bordo, alistar segunda ancla para fondear, izar escalas y alistar las máquinas para zarpar si es necesario.
13. Las naves que se descarguen en la Instalación Portuaria tomarán el lastre suficiente para la salida a satisfacción del Piloto.
14. Queda prohibido exhibir, llevar o disparar armas de fuego. Cualquier arma a bordo debe mantenerse bajo custodia del Capitán mientras el buque esté en la Instalación Portuaria.
15. El tráfico, posesión o almacenamiento de drogas estupefacientes, o que produzcan dependencia física o síquica es ilegal, pudiendo resultar en multas, prisión y además, decomiso de la nave. Los agentes marítimos, armadores y capitanes deberán ejercer suma diligencia y cuidado para evitar la posesión, almacenamiento o transporte de tales drogas y estupefacientes.
16. Los capitanes, oficiales y tripulantes de las naves que arriben o se encuentren en la Instalación Portuaria no deben consumir ni encontrarse bajo los efectos del alcohol ni sustancias alucinógenas durante sus jornadas de trabajo u operaciones de maniobra, cargue, descargue o durante sus turnos de guardia. El Piloto Práctico, en caso de notar embriaguez o alteración por alcohol u otras sustancias en los oficiales de la nave, debe dar aviso a la Capitanía de Puerto, la Superintendencia de Puertos y Transporte y a la Sociedad Portuaria para que cualquiera de ellos tome las medidas pertinentes que estimen necesarias.

Las sirenas de vapor o de aire o instrumentos similares de cualquier clase, solamente se pueden usar como señal de emergencia o peligro o durante las maniobras de los buques de acuerdo con las reglas de camino.

- 17.** Está prohibido la Instalación o conexión de bombas de agua en las líneas de alimentación de la instalación portuaria, como también conectarse a tomas de energía o agua de un muelle diferente al asignado.
- 18.** Está expresamente prohibida la colocación de botes, cajas, depósitos, neveras, pasarelas, baldes, elementos para limpieza, y demás elementos de la embarcación en las zonas de muelles, las que deberán permanecer libres en todas sus áreas, salvo de elementos de contingencia temporales como extintores, bombas de achique de emergencia.

6.6. Desatraque

Se ordena el desatraque de una nave en los siguientes casos:

- (a)** Por razones de seguridad o de orden público.
- (b)** Cuando se constate bajo rendimiento, imputable a las condiciones mismas de la nave, al Operador Portuario o condiciones de los cargamentos, que no garanticen el cumplimiento de la programación marítima.
- (c)** Cuando las autoridades sanitarias detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas fitosanitarios.
- (d)** Cuando las autoridades sanitarias detecten en las naves, tripulantes o pasajeros con enfermedades infectocontagiosas.
- (e)** Por falta de disponibilidad de equipos (vehículos) que garanticen las labores continuas en operaciones directas o de evacuación inmediata.
- (f)** Por falta o deficiencia de equipos o aparejos especificados.
- (g)** Cuando no exista en la Instalación Portuaria suficiente mercancía de embarque legalizada que garantice la continuidad de las operaciones.
- (h)** Criterios de seguridad y protección de la Instalación Portuaria.
- (i)** Por servicios de Operadores Portuarios o de terceros a la nave que afecten la programación marítima.

Una vez se solucione el problema, la nave debe someterse a la nueva programación de atraque.

Cuando la Sociedad Portuaria curse una notificación de maniobra de desatraque para una nave, esta operación debe efectuarse dentro del tiempo programado. El tiempo máximo no debe exceder de treinta (30) minutos después de haber finalizado operaciones.

Una vez finalizadas las labores de cargue y/o descargue, la nave debe zarpar o fondear en forma inmediata, salvo autorización de la Sociedad Portuaria para que permanezca mayor tiempo atracada. Si alguna nave no desatraca dentro del plazo estipulado, es responsable por cualquier perjuicio ocasionado a la Sociedad Portuaria y a terceros por su demora.

Ninguna nave o embarcación puede fondear o permanecer en:

- En las zonas restringidas establecidas por la Autoridad Marítima.
- Los canales Navegables dentro del puerto o instalación portuaria.
- Cualquier posición que obstruya la aproximación a un fondeadero o muelle usados por las otras naves.
- Las áreas donde existan cables o tuberías submarinas.
- Cualquier posición que pueda perjudicar a otra nave fondeada, atracada o amarrada a una boya.

Cuando una nave requiera un muelle específico para su atraque y esto implique movilizar otra nave hacia otro muelle, la Sociedad Portuaria, previo estudio de la solicitud, puede autorizarlo, pero todos los gastos de la maniobra y demás costos consecuentes son por cuenta del Agente Marítimo que ha solicitado el cambio.

6.7. Orden de desatraque

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.

6.8. Requisitos para el zarpe

Ninguna nave que haya atracado en las instalaciones de la Sociedad Portuaria, puede salir de la Instalación Portuaria sin el zarpe que expida la autoridad marítima. Lo anterior no aplica para embarcaciones menores.

El Capitán de la nave debe garantizar el alistamiento de la nave para zarpe dentro de los siguientes 30 minutos después de la hora del final de la operación. Cualquier perjuicio causado por demoras superiores a este límite es responsabilidad del Capitán de la nave, quien responde a la Sociedad Portuaria y a terceros afectados por los costos ocasionados.

CAPÍTULO VII CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE

7.1. Salud en el trabajo

Obligaciones de seguridad integral

Será obligación de la Sociedad Portuaria y de los Usuarios, en cuanto fuere aplicable:

4. Cumplir y hacer cumplir dentro de la Instalación Portuaria todas las normas establecidas por la legislación colombiana y los procedimientos e instrucciones de la Sociedad Portuaria respecto a la Seguridad Integral, incluyendo las disposiciones establecidas sobre protección y preservación del medio ambiente.
5. Cumplir los estándares y procedimientos de seguridad industrial en lo referente a la debida tenencia y uso de elementos de protección personal, los trabajos de alto riesgo tales como trabajos en caliente, trabajos en altura, trabajos en espacios confinados y trabajos con energías peligrosas.
6. No fumar en la Instalación Portuaria y su respectiva área de maniobras marítimas, inclusive a bordo de artefactos navales que no pertenezcan a la Sociedad Portuaria, ni realizar actividades bajo los efectos del licor o drogas que causen dependencia y/o alteraciones en la capacidad sicomotriz de la persona.
7. Mantener manuales de Seguridad Integral y procedimientos de operación acordes con las actividades realizadas y los factores de riesgo de la Instalación Portuaria. Demostrar, en cualquier momento, que dichos manuales y procedimientos han sido materia de entrenamiento con su personal incluyendo, entre otras, lo establecido en el Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) y OHSAS18000
8. Dotar al personal con todos los elementos de protección personal necesarios para su actividad, tales como cascos, botas industriales, guantes, chalecos fluorescentes, así como también de sus respectivos uniformes con la identificación de su empresa. Cuando la actividad lo requiera también se deben suministrar elementos especiales de protección como gafas, protectores auditivos, chalecos salvavidas, etc.
9. Responder por las obligaciones que no cubra el Sistema Integral de Seguridad Social en cuanto a incapacidades, gastos por tratamientos médicos, clínicos, quirúrgicos y por muerte de sus trabajadores o asociados, originados en accidentes de trabajo, enfermedad común y enfermedad profesional.
10. Exigir iguales condiciones de seguridad integral a las de sus propios trabajadores, para el personal de los usuarios o contratistas que provean servicios, sin perjuicio de su responsabilidad directa en la actividad.
11. Cumplir lo establecido en la ley y por la Sociedad Portuaria en cuanto a la prevención, reporte e investigación de accidentes y en todo lo relacionado con riesgos laborales.
12. Tomar de inmediato las medidas correctivas, en armonía con lo dispuesto en este Reglamento y demás disposiciones pertinentes, cuando ocurra un accidente que cause lesiones personales y/o daño a la propiedad. El supervisor u otro representante del usuario debe coordinar de inmediato con la Sociedad Portuaria, las acciones pertinentes en estos casos. Igual procedimiento se debe realizar en caso de robo, saqueo, contaminación o cualquier otra anomalía.

13. Recoger las basuras y desechos que se produzcan en la operación que realiza. En caso contrario la Sociedad Portuaria atiende estas tareas directamente y factura el costo de este servicio.
14. Se encuentra prohibido recibir o entregar cualquier tipo de residuo peligroso dentro de las Instalación Portuaria de acuerdo a la reglamentación vigente.
15. Disponer adecuadamente de todos los residuos peligrosos o no peligrosos generados por su actividad, de acuerdo al sistema de clasificación establecido por la Sociedad Portuaria y adoptar todas las medidas necesarias en las actividades de prevención, reducción y separación en la fuente, acopio, almacenamiento, transporte, aprovechamiento y/o valorización, tratamiento y/o disposición final de dichos residuos.
16. Responder ante las autoridades ambientales y la Sociedad Portuaria por el manejo, los eventos o derrames de hidrocarburos (combustible, aceite, ácidos, gases, líquidos inflamables, etc.) y cualquier otra sustancia que produzca contaminación del medio ambiente, que se presenten en desarrollo de sus actividades. Para esto debe desarrollar todos los controles necesarios para minimizar el riesgo de este tipo de accidentes, así como disponer de las barreras o sistemas especializados para la neutralización de los derrames que se presenten. En caso de ocurrencia de derrames de estos productos, debe responder por los daños causados a la Nación, la Sociedad Portuaria y/o terceros, y asumir las obligaciones y el pago total de los costos que se generen como consecuencia de la presentación del siniestro.
17. Cumplir los procedimientos establecidos en el Plan de Protección, debidamente aprobado por la Autoridad Marítima, conforme al nivel de protección en que se encuentre operando la Instalación Portuaria, conforme al Código PBIP.
18. Obtener autorización previa de la Sociedad Portuaria para efectuar reparaciones de equipos dentro de la Instalación Portuaria. Para determinar la clase de reparación que puede realizarse, debe informar por escrito a la Sociedad Portuaria todas las especificaciones del trabajo a realizar y esperar hasta que sea aprobado para iniciar los respectivos trabajos.

Debido a que la Sociedad Portuaria, en cumplimiento de sus obligaciones ambientales, responde ante la Autoridad Ambiental por los posibles daños o afectaciones que se presenten en la Instalación Portuaria respecto al medio ambiente, puede en cualquier momento inspeccionar o intervenir el servicio prestado por el operador portuario así como las actividades de los usuarios y tomar decisiones sobre su continuidad o forzosa suspensión, sin perjuicio de las acciones que pudiera emprender para el resarcimiento de daños ocasionados por el usuario o el operador portuario

7.2. Fumigaciones

Este procedimiento aplica para la fumigación y control de plagas en todas las áreas de la sociedad portuaria.

Responsabilidades

La sociedad portuaria es el responsable de la planeación, ejecución, supervisión y valoración de las fumigaciones para el control de plagas, insectos voladores y rastreros en

las instalaciones, debe velar porque la realización de las actividades cumpla con las condiciones de seguridad establecidas para las personas, el ambiente, las mercancías y las instalaciones.

Los usuarios de la sociedad portuaria serán responsables por las fumigaciones a buques, áreas, mercancía o equipajes que estén bajo su responsabilidad. Deben contar con la debida autorización de la sociedad portuaria y deberán cumplir con los mismos requisitos que aquí se establecen.

Generalidades

Debido a la permanente proliferación de insectos rastreros y voladores (moscas, mosquitos, cucarachas, hormigas, ácaros, polillas, comején), plagas (ratas y ratones), aves (palomas y murciélagos) en las instalaciones, la ejecución de estas actividades se realiza a través de operadores portuarios o terceros especialistas.

Las actividades de fumigación se realizan periódicamente de forma programada en cada una de las áreas. Las áreas que no se fumiguen en el día programado, se reprograman para la semana siguiente o en la fecha que de común acuerdo se establezca.

Adicionalmente, actividades no programadas de fumigación se realizan a solicitud, por la presencia de plagas en la carga o en áreas determinadas.

Los usuarios de la sociedad portuaria solo podrán realizar fumigaciones a buques, áreas, mercancía o equipajes que estén bajo su responsabilidad con la debida autorización de la sociedad portuaria y con los mismos requisitos que aquí se establecen.

Los operadores portuarios o terceros especialistas para la fumigación deberán contar, entre otros, con las siguientes licencias:

- Licencia del Departamento Administrativo Distrital de Salud - DADIS.
- Certificación de registro y cumplimiento de las normas establecidas en el Decreto 1843 de 1991 referente al uso y manejo de plaguicidas.
- Licencia de Instituto Colombiano Agropecuario – ICA.
- Licencia de Operadores Portuarios (para los operadores portuarios)
- Las demás licencias vigentes dispuestas por la normatividad local.

Equipos de Fumigación

Para realizar la fumigación hay dos métodos utilizados, la fumigación por aspersión manual y la fumigación por aspersión a motor.

Los equipos utilizados para esta actividad pueden ser propiedad del tercero especialista o del operador portuario y cada vez que se realiza un servicio de fumigación deberán mantenerse en buen estado.

Ejecución de la fumigación

- El personal encargado de realizar la fumigación siempre debe portar los EPP adecuados para la actividad que va a ejecutar.
- Evacuar a todo el personal de las áreas a fumigar.

- Evitar fumigar las aguas que vayan a ser utilizadas para consumo humano.
- Cerrar el recinto del área fumigada hasta el siguiente día.

Registro de las áreas fumigadas

El operador portuario o tercero especialista debe llevar un control documental de las áreas fumigadas, el cual lo debe entregar a la Sociedad Portuaria.

7.3. Residuos contaminantes de los buques

Los residuos contaminantes procedentes de los buques se manejarán de acuerdo a lo contenido en el Convenio MARPOL Protocolo 1978, bajo la autorización y siguiendo los protocolos de los autorizados. Los capitanes de las naves deberán cumplir con las disposiciones vigentes contenidas en el citado Convenio sobre dotación de elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.

7.4. Cargas de origen animal y vegetal

Cuando una nave transporte carga de origen animal o vegetal, procesada o semiprocesada, susceptible de servir como vehículo o vector de riesgo sanitario, deberá someterse a la inspección sanitaria obligatoria en fondeo y su atraque y descargue serán autorizados cuando la autoridad competente le expida el correspondiente permiso fitosanitario o zoonosanitario para mercancías de importación.

7.5. Cargas de material explosivo y radioactivo

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

7.6. Obligaciones de protección del medio ambiente

1. Todas las naves que arriben a la Instalación Portuaria deben dar cumplimiento a las normas ambientales nacionales y las del convenio internacional para la prevención de la contaminación del mar por parte de los barcos (MARPOL 73/78).
2. Toda empresa que desarrolle actividades de apoyo o preste servicios a las motonaves debe, además de obtener las autorizaciones y permisos correspondientes para ejercer tal actividad, estar dotada de los dispositivos adecuados para controlar y evitar el vertimiento de residuos al mar y su posible contaminación.
3. Teniendo en cuenta que está prohibido que las naves atracadas en el muelle de la Sociedad Portuaria achiquen sentinas, adelanten trabajos de soldadura y/o arrojen productos residuales a la Bahía de Cartagena, que produzcan impactos al medio ambiente y a las instalaciones portuarias, las naves y los operadores portuarios que presten sus servicios en la Instalación Portuaria deben dar cumplimiento a las directrices impartidas en el Decreto 1875 de 1979 expedido por el Ministerio de Transporte, por el cual se dictan normas sobre la prevención de la contaminación del medio marino y en todo caso cumplirán las disposiciones de la correspondiente plan de manejo ambiental.

4. Previa solicitud del agente marítimo y previo visto bueno de la Sociedad Portuaria, los operadores portuarios autorizados pueden prestar el servicio de recepción de residuos de sentina del cuarto de máquinas en cantidades limitadas. La consiguiente interrupción de las operaciones serán por cuenta del buque, al igual que el servicio prestado.
5. Está prohibido bombear lastre, a menos que se trate de lastre limpio, de conformidad con lo establecido por el Convenio para la Prevención de la Contaminación del Mar (MARPOL/73/78).
6. Los usuarios que desarrollen obras o actividades dentro de las instalaciones portuarias deben:
 - Responder porque el Plan de Manejo Ambiental (PMA) sea aplicado en forma integral y velar por su divulgación, comprensión y cumplimiento por parte de todo el personal que se encuentre bajo su cargo.
 - Demostrar el cumplimiento de la normatividad ambiental vigente para el desarrollo del objeto del contrato y de manera especial, con el PMA de la instalación portuaria. Para esto se debe presentar un informe periódico con las medidas de mitigación adoptadas.
 - Establecer un programa para el control y mantenimiento de su maquinaria y equipos, de tal forma que permita verificar su adecuado estado de funcionamiento.
 - Efectuar, a su costo, la disposición final de los residuos propios de su actividad generados dentro de la Instalación Portuaria.
 - Efectuar a su costo las acciones correctivas por daños ambientales producidos por su negligencia o culpa, sin perjuicio de las sanciones legales a que hubiera lugar.

CAPITULO VIII DOCUMENTACION Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN

8.1. Documentación

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. Facilitación del tráfico marítimo

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

8.3. Visita oficial

Toda nave que arribe a la Instalación Portuaria, antes de iniciar operaciones de manipuleo de carga, embarque o desembarque de pasajeros o tripulantes, debe recibir la visita oficial de las siguientes autoridades nacionales:

- Capitán del puerto o su representante, quien preside la visita.
- Un representante de Sanidad Portuaria.
- Un representante de Migración Colombia.
- Un representante del ICA.

El Agente Marítimo o el Armador debe informar a las autoridades indicadas la hora de arribo de la nave. La visita se lleva a cabo a la hora establecida por la Capitanía de Puerto.

Concluida la visita el Capitán de Puerto declara Libre Plática para la nave, salvo que existan situaciones o motivos que ameriten negarla.

La visita debe ser atendida personalmente por el Capitán de la nave.

El Agente Marítimo debe presentar a la Sociedad Portuaria la correspondiente copia del Acta de Visita de la Capitanía de Puerto, una vez haya sido realizada

8.4. Libre platica

La sociedad portuaria se abstendrá de autorizar operaciones si no se cuenta previamente con el otorgamiento de "Libre Plática" que para expida por la Autoridad Marítima.

8.5. Reservas en la prestación del servicio

La Sociedad Portuaria se reserva el derecho de no autorizar el servicio cuando:

Condiciones meteorológicas

Cuando se presenten vientos de más de 25 nudos en el área de maniobras, la Sociedad Portuaria puede restringir la operación, zarpe o atraque de motonaves. Sin embargo, en cualquier caso, es responsabilidad del capitán de la motonave tomar decisión de suspender la maniobra, si de acuerdo a las condiciones particulares de la embarcación y el clima representan un riesgo para la terminal o la motonave. Así mismo la autoridad portuaria podrá restringir la operación, zarpe y atraque de motonaves por condiciones meteorológicas que puedan afectar la seguridad del terminal y del las motonaves.

Condiciones Meteomarinas

Vientos.

A partir de los datos históricos registrados por la Estación Meteorológica Sinóptica ubicada en la isla de Manzanillo, Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas, se presenta el comportamiento del viento, con base en registros de 20 años.

Época Seca: Predominio de los vientos Alisios provenientes de los sectores Norte – Noreste, Noreste y Norte con 45%, 12% y 8% de probabilidad. Intensidad del viento con promedios entre 5 y 10 nudos, y tendencia aumentar en horas de la tarde y noche hasta 15 nudos, con máximos de 30 nudos ante la presencia de fenómenos especiales.

Época Húmeda: Caracterizada por la disminución del viento, siendo de dirección variable; Noreste 12%, Norte 11%, Noroeste 10% y Sureste 9%, con intensidades entre los 04 y 10 nudos y con máximos de 15 nudos.

Época de Transición: Caracterizada por una variabilidad en la dirección del viento, iniciando desde dirección Norte a dirección Sur, 8% y 14% respectivamente, con intensidades entre los 3 a 7 nudos

Corrientes

Acuerdo estudios realizados por el CIOH (2002), la marea en ascenso produce corrientes a nivel superficial que facilitan el ingreso de las masas de agua oceánicas por la Escollera con una velocidad aproximada de 0,3 m/s y por Bocachica de 0,22 m/s y a nivel subsuperficial las masas de agua ingresan con velocidades de 0,57 m/s en la Escollera y 0,18 m/s en Bocachica. Se produce una bifurcación de estas en el sector de Bocachica en direcciones norte y noreste con 0,22 m/s, favorecidas por la acción del canal del Dique.

En condiciones de descenso a nivel superficial su velocidad se mantiene en magnitudes de 0,27 m/s saliendo por el sector de la Escollera y en Bocachica a 0,20 m/s. En subsuperficiales, la intensidad registra valores medios de 0,25 m/s,

saliendo por la Escollera y en antes de llegar a Bocachica bordean el costado este de la isla de Tierrabomba, para llegar a este sector con velocidades promedio de 0,32 m/s.

En el área de interés, las corrientes que predominan son de deriva de viento y gradientes, resultado de la influencia integral de los vientos sobre toda la cuenca de la bahía. Existen efectos importantes de estratificación salina, producto del canal del Dique y poca influencia de las corrientes de marea (hasta 1 cms/s) (Oceanmet 2014).

Mareas.

La marea en el Caribe se caracteriza como micromarea, debido a que su rango varía entre 20 y 30 cm y rara vez excede los 50 cm (Wiedemann, 1973). Se registran de manera ocasional mareas semidiurnas de mayor rango, irregulares y de frecuencia no mayor de 6 veces durante el año, con periodos entre uno y tres días (Arias y Durán, 1984).

Con base en el análisis realizado por el CIOH a los registros de marea diarios obtenidos en el mareógrafo del IDEAM instalado en el muelle del CIOH, durante el periodo 1995 a 2003, se obtienen los promedios multianuales de marea astronómica, donde se observa el registro de alturas mayores para los meses de septiembre, octubre y noviembre, teniendo febrero la serie de amplitudes más bajas.

La predicción diaria de marea para la bahía de Cartagena se puede consultar a través de www.cioh.org.co o la publicación Pronóstico de Pleamares y Bajamares Costa Caribe Colombiana del IDEAM.

Olas.

La bahía de Cartagena, por su configuración es ideal para el desarrollo de actividades marítimas. La isla de Tierrabomba, debido a su ubicación contribuye a que la acción del oleaje proveniente del océano se refleje o disperse sobre ella antes de realizar su ingreso a la bahía. Lo anterior, ocasiona que el oleaje dentro de la bahía de Cartagena permanezca estable, y ante la presencia de fenómenos adversos sobre el área las perturbaciones de este no alcancen valores altos.

Los vientos son un factor fundamental en la formación del oleaje, ya que existe una relación directa entre la altura de las ola significativa (Hs) y el ciclo anual de los vientos en el Caribe, teniendo un comportamiento bimodal, es decir un periodo más intenso para la época seca y un periodo más débil para la época húmeda y de transición cuando los vientos alisios se debilitan.

Los resultados conocidos a través de la “Determinación del clima de oleaje medio y extremal en el Caribe colombiano”, indican que para el área del Caribe colombiano, el oleaje proveniente del NE tiene una probabilidad de ocurrencia del 32%, y los provenientes de los sectores ENE y NNE con un 10% y 15%, respectivamente. La altura significativa (Hs) se presenta con una magnitud de 1,5 metros, con un 50% de ocurrencia, mientras que en los oleajes extremales se

presentan un Hs de 6,85 m, en un periodo de retorno de 50 años. Con base en este estudio, se concluye que principalmente por la configuración geomorfológica de la bahía, el oleaje fuerte no se propaga en su interior, disipándose en gran manera en razón a los cambios de profundidad al ingresar por Bocachica y Bocagrande. Los resultados de modelación obtenidos en el Estudio Oceanográfico Albornoz (OCEANMET 2009), permitieron concluir que: la ola media es de 0,10 metro de altura, con una incidencia de 220° - 240° y la ola significativa es de 0,16 metros de altura.

Riesgos inherentes a los equipos utilizados

Cuando el equipo, accesorios y demás elementos necesarios para la operación no estén completos, no estén certificados, presenten deterioro o representen una condición sub-estándar.

Riesgos inherentes al personal

Cuando el personal involucrado en la maniobra no disponga o no esté utilizando los elementos de protección personal requeridos para el servicio.

Gabarras o Barcaza o equipos recolector de residuos

Cuando la gabarra o barcaza no tenga las defensas, cabos, pestañas suficientes o estén deterioradas.

Trabajo en caliente

Cuando se estén realizando trabajos en caliente en el equipo que entrega o recibe, o en otro equipo o en el muelle.

Tiempos de operación

Todas las autorizaciones de suministro y/o retiro de combustible, aceites, aguas grises y aguas de sentinas están supeditadas a la programación de operaciones de las motonaves y al tiempo que dure el servicio, para que no interfiera con los rendimientos programados.

El suministro de combustibles con carro-tanque queda restringido sólo a zonas del muelle donde no se presente interferencia y no se afecte la seguridad integral de operación normal de la Instalación Portuaria.

CAPITULO IX
FACULTADES DE LA SOCIEDAD PORTUARIA Y RESPONSABILIDAD EN LA
PRESTACION DEL SERVICIO

9.1 Facultades de la Sociedad Portuaria por incumplimiento de las obligaciones de servicio público

La Sociedad Portuaria, en cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión y en su función de ente administrador de la Instalación Portuaria, puede:

1. Suspender o restringir la prestación de servicios solicitados por usuarios que no se encuentren a paz y salvo con la Sociedad Portuaria o incumplan las normas establecidas en el presente Reglamento.
2. Suspender la autorización de prestación de servicios a los Operadores Portuarios, Agentes Marítimos y demás usuarios cuando incumplan la normatividad colombiana vigente o lo establecido en el presente Reglamento o cuando la prestación de los servicios vaya en contra o ponga en riesgo la seguridad integral o conlleve peligro a las personas, el medio ambiente, las naves, los equipajes y las instalaciones.
3. No autorizar o suspender el ingreso de personas naturales, personal de contratistas y proveedores, trabajadores o asociados de empresas o cooperativas, conductores, entre otros, que no hayan presentado los comprobantes de pago de salarios, compensaciones, prestaciones sociales, autoliquidación del sistema general de seguridad social integral (Ley 100 de 1993), y demás beneficios laborales legales y extralegales; así también cuando del análisis de estos documentos se deduzca el incumplimiento de las obligaciones que por ley le corresponden. Las personas deben acreditar documentalmente el cumplimiento de estos deberes, pudiendo la Sociedad Portuaria realizar controles generales o aleatorios sobre la materia.
4. Suspender las operaciones cuando se utilicen prácticas inadecuadas en la prestación de los servicios no se utilicen los aparejos, personal y equipos apropiados, tanto en la nave como en tierra, que pongan en riesgo a las personas, la eficiencia de las operaciones y/o la seguridad, medio ambiente e instalaciones.
5. Modificar las condiciones de uso de las instalaciones para los usuarios, cuando existan situaciones que puedan comprometer la seguridad, la eficiencia y las productividades de la Instalación Portuaria.
6. Evaluar el desempeño de los usuarios respecto a la eficiencia, seguridad, cumplimiento, capacidad técnica profesional y gestión administrativa.
7. Solicitar a la autoridad competente la suspensión o cancelación definitiva del permiso o habilitación del usuario que incumpla la normatividad colombiana vigente o cuando éste no califique según el numeral anterior.
8. Suspender el ingreso de los usuarios que se encuentre con la documentación legal vencida o que no cumplan los requisitos de inscripción requeridos por la Sociedad Portuaria.

9. No autorizar la operación de cargue o descargue de embarcaciones o vehículos terrestres, cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a la regulación legal y a las normas dispuestas en el presente Reglamento.
10. Exigir a los Operadores Portuarios, Agentes Marítimos y demás Usuarios, el cumplimiento de la programación acordada para la prestación de los servicios.
11. Suspender, hasta que se tomen las medidas correctivas, las operaciones en cubierta o bodegas de aquellas embarcaciones que presenten estiba deficiente; carga con señales de saqueo; condiciones inseguras; equipos, aditamentos y aparejos inadecuados.
12. Exigir a los usuarios trabajar en forma continua dentro de los horarios establecidos y con los rendimientos definidos por la Sociedad Portuaria, asegurando que los equipos e instalaciones portuarias sean utilizados eficientemente.
13. No autorizar el descargue, manejo y almacenamiento de equipajes o mercancías que por su naturaleza, deficiencia en el empaque o cualquier otra circunstancia produzca emanaciones, vapores, olores o basuras que causen daño a las personas, al medio ambiente, a las instalaciones o a otros cargamentos.
14. Verificar la información declarada de cualquier cargamento, equipaje o menaje cuando no haya claridad sobre el mismo. Los costos generados por esta operación están a cargo del propietario o a su representante.
15. No entregar las mercancías, equipaje o menaje a los propietarios o representantes que no estén a paz y salvo con los pagos de facturas a la Sociedad Portuaria y/o cuando la documentación presentada no reúna los requisitos exigidos por la normatividad colombiana vigente.
16. Abstenerse de recibir aquellos cargamentos, equipajes o menajes que no tengan visiblemente escrito, en forma clara y legible, las marcas, códigos, pesos, medidas, rotulación establecida por el código internacional IMDG de la OMI (en caso de carga peligrosa), señales para su correcto manipuleo y almacenamiento y demás datos y características indicados en los documentos que los amparan.
17. Dar cumplimiento al artículo 52 del Decreto No. 1609 de 2002 o la norma que haga sus veces, el cual reglamenta el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera.
18. Abstenerse de recibir mercancía, incluida las cargas IMO, que por su naturaleza y características requiera algún tipo de recurso para su manejo, y del cual no se cuente con disponibilidad al momento de la solicitud de ingreso.
19. Abstenerse de recibir aquellos cargamentos que por su naturaleza y características requieran almacenamiento en espacios cubiertos (bodegas o cobertizos) cuando no haya disponibilidad en las áreas de la Instalación Portuaria, hasta tanto no medie autorización escrita del propietario o su representante para almacenarlos en sitios

diferentes. En este caso, la Sociedad Portuaria se encuentra exonerada de toda responsabilidad.

20. Abstenerse de autorizar operaciones que no correspondan a las modalidades indicadas en la documentación de la mercancía.
21. Ordenar la inspección de los equipos y aparejos que operan dentro de la Instalación Portuaria con el fin de establecer condiciones óptimas de operación y seguridad. Los equipos y aparejos que como resultado de dicha inspección no reúnan las condiciones para una correcta y segura operación, no pueden operar en las instalaciones portuarias.
22. No autorizar el ingreso de usuarios y/o vehículos en condiciones que puedan representar un peligro o riesgo para las personas, instalaciones y naves en la Instalación Portuaria.
23. Intervenir en aquellas operaciones con bajo rendimiento con el fin de garantizar el normal desarrollo de las operaciones en la Instalación Portuaria.
24. Ordenar la suspensión de las actividades de usuarios u operadores portuarios cuando se evidencie que en el desarrollo de su actividad dentro de la Instalación Portuaria no se estén cumpliendo la Licencia Ambiental y/o Plan de manejo ambiental establecidos y se esté generando algún riesgo o afectación al medio ambiente.
25. No permitir el ingreso a la instalación portuaria de personal técnico u operadores de equipo que no puedan demostrar su idoneidad, experiencia y habilidad.
26. Permitir el ingreso y la permanencia de equipos portuarios y vehículos sólo cuando la demanda interna de servicios y la capacidad de la Instalación Portuaria así lo justifique.

9.2 Incumplimiento de las obligaciones de cualquier servicio público

En los casos en que el servicio no sea atendido dentro de la programación establecida, la Sociedad Portuaria puede suspender la operación o asignar a otra empresa que preste el servicio, sin perjuicio de las acciones tendientes al resarcimiento de los daños y costos ocasionados.

9.3 Responsabilidad en la prestación de servicios

La responsabilidad de la Sociedad Portuaria, los Operadores Portuarios, los Agentes Marítimos, los Agentes de Aduana que transiten por la Instalación Portuaria y de los demás usuarios de la instalación portuaria o utilicen los servicios de la Sociedad Portuaria, se determina con sujeción a las normas de la Ley 1ª de 1991, el Código de Comercio, en particular, y la Ley Colombiana, en general, que resulten aplicables a la relación jurídica existente entre las personas y entidades antes mencionadas.

De igual forma, es responsabilidad de la Sociedad Portuaria y de todos los usuarios cumplir la normatividad ambiental exigida en permisos, licencias y planes de manejo

aprobados por las autoridades ambientales competentes para el desarrollo de actividades en la Instalación Portuaria.

Como empresa socialmente responsable la Sociedad Portuaria incluye en su política, el compromiso con la calidad y seguridad integral según consta en las certificaciones de acreditación, enmarcado en el cumplimiento de la legislación aplicable, la protección del medio ambiente, la salud y el bienestar de las personas.

Conforme a lo establecido en el presente Reglamento, se presume que por el sólo hecho de ingresar a la Instalación Portuaria, así como por el uso de sus instalaciones o servicios, el usuario o quien haga sus veces o actúe en su nombre manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente Reglamento, cuyo texto está disponible en la Gerencia de la Sociedad Portuaria y se encuentra publicado en el sitio de Internet de la Sociedad Portuaria.

El ingreso de mercancías y/o equipajes a la Instalación Portuaria, bien sea de importación, de exportación o de trasbordo o la solicitud de servicios a las mercancías y/o equipajes hace presumir que dicho ingreso o solicitud de servicios están autorizados por el propietario, importador, exportador o persona responsable de las obligaciones aduaneras de dichas mercancías, quien conoce y acepta el presente Reglamento.

9.4 Operaciones Marítimas

El acondicionamiento de las embarcaciones y la distribución de las mercancías y/o equipajes para las operaciones de cargue y descargue es responsabilidad del armador, su representante o de quien realice la actividad de operación portuaria.

Es obligación del Capitán de la Nave ordenar la ejecución de todas las tareas para el inicio de las operaciones, tales como colocación de la escala real con su malla protectora, ubicar las ataja-ratas, facilitar la verificación del estado de equipos de manipulación de equipajes o pasajeros y la iluminación; destapar bodegas y demás actividades necesarias para la seguridad y eficiencia de los servicios; así mismo, durante todo el tiempo de operaciones el Capitán de la Nave es responsable que se administre el lastre de la nave para que se mantenga estable y adrizado.

Es responsabilidad del capitán de la nave, mantener en buen estado de operación el equipo y/o grúas de a bordo para movilización de equipajes y/o pasajeros, los compartimentos de almacenaje, guías de las celdas y la buena iluminación de todas las áreas de operación de la nave. También es responsable por el orden y aseo en las zonas de pasillos y vías de circulación peatonal a bordo, libres de material de trinca, aceites o hidrocarburos, carga y cualquier otro elemento que impida el seguro y libre tránsito. Debe garantizar las medidas de prevención contra caídas, a nivel y de altura. Consecuentemente es responsable de los accidentes que se ocasionen por la desatención de estas obligaciones.

De la misma forma, el Capitán de la nave debe informar daños existentes en los pasillos, cubiertas o bodegas o cualquier otro elemento que represente un riesgo adicional para la operación.

REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN No 1057 DEL 18 JUNIO DEL 2018

Para operaciones con grúas de tierra, el capitán de la nave debe asegurar las grúas del buque de tal forma que estén alejadas de la operación de movilización de equipajes y/o pasajeros.

Cuando se utilicen las grúas de la nave, todos los componentes de las grúas y los dispositivos de seguridad deben estar en perfectas condiciones y contar con las certificaciones vigentes, para garantizar una operación segura. La Sociedad Portuaria puede exigir la presentación de todos los certificados de inspección de la nave. En caso de mal funcionamiento de las grúas y demás elementos de seguridad de la nave, la Sociedad Portuaria puede adoptar las medidas pertinentes para evitar daños, sin que esto de lugar a reclamación por los retrasos. La Sociedad Portuaria no es responsable de los daños causados por el mal funcionamiento de la grúa de la nave.

Todo el material de trinca, como pencas, raches y barras, no son objeto de inventario y la Sociedad Portuaria no responde por faltantes o daños a estos elementos.

En caso de daños ocasionados durante la operación, el Capitán debe informar inmediatamente y registrar la novedad por escrito. La Sociedad Portuaria no es responsable por daños que no hayan sido debidamente reportados de la forma aquí establecida.

Es responsabilidad del capitán de la nave presentar de inmediato ante el Operador Portuario que le suministró servicios, cualquier reclamo o protesta por daños que le hubiera causado a su embarcación, equipajes o a personas. Igualmente debe enviar copia de dicha comunicación a la Sociedad Portuaria.

En caso que se causen averías durante las operaciones, la nave deberá notificar de forma inmediata a la Sociedad Portuaria a través de su agencia marítima dichos eventos. La Sociedad Portuaria no admitirá reclamaciones que se presenten con posterioridad al momento de su ocurrencia.

La sociedad portuaria no es responsable de daños a los buques o embarcaciones por efectos del viento, mareas u oleajes.

Frente a decisiones adoptadas por el capitán de la nave al momento del zarpe respecto a la no permanencia a bordo de pasajeros o equipajes, la Sociedad Portuaria se exonera de responsabilidad, dado que esta es una atribución exclusiva del capitán y/o de quien haga sus veces como responsables de la nave. La Sociedad Portuaria se reserva el derecho de no autorizar las operaciones que por su condición y/o características no garanticen y/o pongan en riesgo la integridad de las personas, los equipos y el medio ambiente.

9.5 Operaciones Terrestres y Servicios a los Equipajes o mercancías

La responsabilidad de la Sociedad Portuaria en la prestación de servicios en la instalación portuaria, se rige por lo establecido en el presente Reglamento y por las normas que regulan sus actividades.

Por regla general, el manejo de equipajes será realizado por los correspondientes el Landing Operators y/o por quien la Sociedad Portuaria determine.

REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN SOCIEDAD PORTUARIA OPERADORA INTERNACIONAL RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN No 1057 DEL 18 JUNIO DEL 2018

Para efectos de la exoneración de responsabilidad de la Sociedad Portuaria por daños o pérdidas de cualquier tipo, incluyendo fluctuaciones en el servicio, se consideran eventos especiales de causa extraña, además de los establecidos en la ley, los siguientes:

- (a)** Vicio propio, vicio oculto o naturaleza especial de los equipajes y/o menajes.
- (b)** Acto, culpa o negligencia del Operador Portuario o agencia de viajes o Landing Operators
- (c)** Intervención de las autoridades públicas presentes en la Instalación Portuaria como son la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, Sanidad Portuaria, la Policía Nacional, la Autoridad marítima, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Autoridad Ambiental y todas las demás que puedan legalmente acceder a las mercancías conforme a la ley colombiana.
- (d)** Acto, culpa o negligencia de los terceros autorizados por el propietario de los equipajes y/o menajes durante la prestación de los servicios terrestres.
- (e)** Indebido o insuficiente embalaje del equipaje y/ menajes.
- (f)** Mermas, desgaste o deterioro natural atribuibles a las características físicas de los cargamentos, del empaque o embalaje.
- (g)** Daños originados por plagas, hongos, humedad y oxidación.
- (h)** Cuarentena.
- (i)** Huelga, lockout, o cualquier restricción en el trabajo.
- (j)** Fenómenos naturales adversos e intempestivos, como temblores de tierra, terremotos, fuertes brisas, fuertes lluvias, tsunami, maremoto, o desastres naturales de cualquier tipo, etc.

La Sociedad Portuaria no es responsable por faltantes o daños unitarios en los equipajes o mercancías a no ser que cuya cantidad o estado por unidad del interior del embalaje haya sido plenamente comprobada por la Sociedad Portuaria.

La Sociedad Portuaria no es responsable por los faltantes o daños a los equipajes, después de haber sido entregados y que por alguna circunstancia continúen dentro de la Instalación Portuaria.

Desde el momento en que el personal y/o equipo del propietario de los equipajes y/o menajes hagan contacto con los mismos o les sea puesta a su disposición, ellos serán responsables de éstos.

Para los vehículos terrestres, el acondicionamiento, aseguramiento y distribución en plancha de los equipajes o menajes será responsabilidad del dueño de los mismos

El Operador Portuario es responsable por los daños ocasionados a los equipajes y/o menajes y a terceros como consecuencia de accidentes que se presenten durante su operación y deberá pagar los costos y perjuicios que cause.

El conductor del medio de transporte es responsable por la seguridad de los equipajes y/o menajes colocados sobre la plataforma de su vehículo. El vehículo, su plataforma y los elementos que los reciben, deben estar en buenas condiciones. Una vez en la plataforma, los equipajes y/o menajes deben estar asegurados con elementos resistentes y adecuados. Para el aseguramiento de los equipajes y/o menajes, las plataformas deben estar provistas de puntos fijos de amarre para el uso de pencas, guayas o cadenas. Para el retiro de contenedores, las plataformas deben tener instalados, de manera fija, los conos que aseguren las cantoneras de los contenedores, previniendo su deslizamiento. Así mismo, debe disponer de carpas en buen estado para proteger los equipajes y/o menajes en caso de lluvias.

Es obligación de los transportistas mantener el buen estado técnico-mecánico de los automotores que ingresan al Terminal, tener su SOAT vigente y demás documentos exigidos por la regulación sobre la materia. La Sociedad Portuaria puede restringir el ingreso de los automotores que no acrediten los estándares establecidos en la normatividad, siendo responsabilidad exclusiva de los transportistas y de las empresas que los contrataron, los costos generados a favor de la Sociedad Portuaria, las navieras, los dueños de los equipajes y/o menajes, las agencias de aduanas, entre otros, por los retardos que esta situación genere en la operación.

9.6 Procedimiento en caso de accidentes

La Sociedad Portuaria cuenta con un Plan de Emergencia y/o Contingencia que incluye las acciones y medidas a seguir en el evento de una contingencia. Dicho Plan contempla las emergencias ambientales, de Seguridad Industrial y salud ocupacional que pueden presentarse en la Instalación Portuaria. El plan es permanentemente socializado a todos los usuarios y contiene las acciones, medidas, y esquemas de comunicación que deben seguirse en el evento de una emergencia o afectación ambiental.

En los casos de accidentes o siniestros que afecten a las naves atracadas en la Instalación Portuaria o a los bienes de la Sociedad Portuaria y terceros se procede de la siguiente manera:

- (a)** La Sociedad Portuaria debe informar a la Superintendencia de Puertos y Transporte y a la DIMAR, la ocurrencia de cualquier siniestro que se presente en sus instalaciones, canales de acceso a los muelles o áreas de maniobra, que puedan constituir peligros para la navegación. En este caso se coordinan los correctivos del caso con las dos entidades.

Si el accidente generase un riesgo o afectación al medio ambiente, la Sociedad Portuaria, además, informará a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA-, a la autoridad regional y local competente, y activará el plan de Emergencia aprobado en la respectiva Licencia y/o Plan de manejo Ambiental.

- (b)** El armador, su agente o el capitán de la nave, así como el propietario de los artefactos navales, en caso de siniestro tiene la obligación de:
 - 1.** Informar de inmediato el hecho a la Superintendencia de Puertos y Transportes y a la Dirección General Marítima, indicando la posición geográfica exacta donde ocurrió el siniestro.

2. Si el Armador, su agente, o el capitán de la nave, así como el propietario del artefacto naval no toman las medidas necesarias para señalar el peligro y retirar el naufragio, la Sociedad Portuaria, previa consulta con la Autoridad Portuaria, puede proceder a contratar la señalización y el retiro, siendo asumidos los costos que por estos conceptos se incurran, por el armador, su agente, capitán o propietario, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.
- (c) 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 equipajes, 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 y la Superintendencia de Puertos y Transporte en coordinación con la Dirección General Marítima deben efectuar el retiro a costa de aquél, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.

- (d) La utilización de las áreas de almacenamiento y las que se asignan como tales en la Sociedad Portuaria, implica por parte de los propietarios del equipaje o menaje, asumir los daños o pérdidas que pueda sufrir ésta por razones de fuerza mayor o caso fortuito. Por lo tanto, no hay lugar a indemnización por los daños que se presenten por cualquiera de las circunstancias anteriores.
- (e) La Sociedad Portuaria no responde por daños en la zona de almacenamiento de equipajes o menajes cuando tales daños o averías obedezcan a evaporación, mermas, deterioro natural o se deriven de vicios propios de los equipajes del empaque o embalaje defectuoso o inadecuado por su poca consistencia o mala confección para la seguridad del contenido.
- (f) La Sociedad Portuaria no es responsable por faltantes o daños de los equipajes y/o menajes, después de haber sido entregados a sus propietarios o representantes, así continúen permaneciendo en las áreas de la instalación portuaria.
- (g) De no demostrarse evidencia de alteración física de los equipajes y/o menajes durante su tenencia, la Sociedad Portuaria no acepta ni reconoce reclamos por faltantes a los mismos, que no pueda ser previamente comprobable por sus funcionarios al momento de su recibo.
- (h) Cuando se produzcan accidentes en la Instalación Portuaria se levanta de inmediato un acta en la que se consigna toda la información pertinente a los hechos. El acta debe ser suscrita por los involucrados en el accidente.
- (i) El dueño de los equipajes y/o menajes, operador portuario, Agencia Marítima land operator o su representante debe disponer de una persona en la Instalación Portuaria para que atienda y asuma las responsabilidades sobre la documentación y promesas de pago a favor de la Sociedad Portuaria, cuando es evidente su responsabilidad sobre las averías que surjan durante el desarrollo de

la operación portuaria. El firmante de la promesa de pago autoriza a descontar el valor de los daños causados de los dineros que la Sociedad Portuaria le adeude.

- (j) Los daños a los equipajes y/o menajes, a las naves o a los bienes ocasionados durante la prestación de servicios contratados con empresas distintas a la Sociedad Portuaria, son responsabilidad de la empresa contratada. Cualquier reclamo al respecto debe dirigirse al responsable del servicio. No obstante, la Sociedad y/o terceros afectados por intermedio de esta, pueden hacer uso de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual o repetir contra el responsable por los daños causados.

9.7 Responsabilidad por daños a las instalaciones portuarias

La responsabilidad por los daños causados a las instalaciones portuarias se sujeta a las siguientes reglas:

- a. Los usuarios son responsables ante la Sociedad Portuaria y ante terceros afectados, por los daños que causen en accidentes debidos a condiciones y maniobras inseguras; el mal estado o deficiencia de los equipos utilizados; las malas condiciones de los equipajes, su embalaje o estiba; y cualquier otra situación que impida el correcto manejo y manipulación de las mercancías.

El capitán de la nave es responsable ante la Sociedad Portuaria y frente a terceros afectados, por los accidentes ocasionados por error de maniobra de los pilotos prácticos contratados para el atraque y desatraque; igualmente es responsable por los accidentes originados en las maniobras del barco con uso de remolcador.

- b. El usuario que cause daños a la propiedad debe pagar a la Sociedad Portuaria o al tercero afectado, los costos de reparación, reposición de los bienes, daños consecuenciales y/o emergentes. El pago debe hacerse en forma inmediata, una vez que se presente la evaluación del daño respectivo. La Sociedad Portuaria o terceros afectados, con el fin de cubrir los costos del accidente, pueden hacer efectivas las pólizas de seguros por responsabilidad civil del usuario o repetir contra el responsable.

9.8 Responsabilidad por demoras o suspensión en la prestación de los servicios de la Sociedad Portuaria

La Sociedad Portuaria no es responsable por demoras, interrupción o suspensión en la prestación de sus servicios por fuerza mayor o caso fortuito, incluyendo, pero no limitando, acto de autoridad, guerra civil o internacional, revolución o asonada, actos terroristas, motín, huelga, paro o entorpecimiento del trabajo ocasionado por los Usuarios o personas ajenas a la Sociedad Portuaria; o cuando en la zona de la Instalación Portuaria se presenten condiciones de tiempo tales que, a juicio de la Sociedad Portuaria, hagan peligrosa la prestación de los servicios.

En los casos en que exista duda sobre la responsabilidad por los accidentes ocurridos en la Instalación Portuaria, la Sociedad Portuaria sólo responde cuando las autoridades judiciales así lo determinen.

CAPÍTULO X COMITÉ DE MEJORAMIENTO

10.1 Responsabilidades

Los usuarios de la instalación portuaria son responsables por las infracciones al presente Reglamento y están obligados a atender las instrucciones o sanciones que imparta o imponga la Sociedad Portuaria en cumplimiento de su función como ente administrador de la Instalación Portuaria, en los términos del presente reglamento y la ley.

Las infracciones que se cometan serán atendidas y resueltas de conformidad con lo estipulado en este capítulo.

10.2. Definiciones

Para una correcta interpretación del presente capítulo se establecen las siguientes definiciones:

Infracción: Todo acto u omisión por parte de un usuario de la instalación portuaria que vulnere la normatividad nacional e internacional aplicable a la misma, las normas contenidas en el presente Reglamento y los demás documentos que lo complementen.

Infractor: Persona natural y/o empresa usuaria que comete una infracción en la Instalación Portuaria.

Empresa responsable del infractor: Empresa responsable por la autorización de ingreso del infractor a la Instalación Portuaria.

Comité de Mejoramiento: Grupo de personas designado en representación de la Sociedad Portuaria para investigar las conductas de los usuarios y decidir sobre las acciones a tomar y la aplicación de la sanción procedente a una infracción.

Amonestación: Llamado de atención por escrito que se le formula a la empresa responsable del infractor y/o al infractor, que constituye una advertencia que una nueva falta, ocasionará la aplicación de una sanción de mayor grado.

Suspensión: Medida sancionatoria aplicable al infractor y/o a la empresa responsable de éste, consistente en la restricción de ejercer sus actividades en la Instalación Portuaria hasta por el término señalado por el Comité de Mejoramiento, sin sobrepasar dieciocho (18) meses, en consideración a la naturaleza y repercusión real o potencial de la infracción. En el evento de hechos que ameriten denuncias penales, la suspensión de ingreso a la persona natural infractora y/o la empresa responsable podrá ser indefinida.

Medida cautelar: La Sociedad Portuaria puede aplicar como medida cautelar la restricción inmediata del ingreso a la persona y/o empresa cuando el hecho pone en peligro inminente la seguridad de las personas, el equipaje, las instalaciones, equipos y el normal funcionamiento de las operaciones en la Instalación Portuaria, manteniéndola hasta cuando el Comité de Mejoramiento adopte su decisión final sobre el caso.

Suspensión automática: Prohibición inmediata de ingreso a la instalación portuaria para un infractor hasta por un máximo de cinco días, en los eventos descritos en este Reglamento.

Cancelación de autorización de ingreso a empresas: Es la sanción mediante la cual, previa autorización de la Superintendencia de Puertos y Transporte o de la autoridad competente, se cancela a la empresa infractora su autorización para realizar actividades en la Instalación Portuaria.

10.3 Procedimiento

Recibido el reporte o información de la infracción detectada se procede de la siguiente manera:

1. Si el hecho reviste gravedad que comprometa la protección y seguridad de la Instalación Portuaria, la eficiencia y continuidad del servicio, se solicitará al infractor que abandone de inmediato la Instalación Portuaria aplicando una suspensión como medida cautelar. En caso de que la persona sea responsable por cualquiera de los hechos contemplados en el numeral 2 del artículo 10.1, la medida cautelar podrá convertirse en una suspensión automática.

Parágrafo primero: Ante la imposición de una suspensión automática por los hechos contemplados en el numeral 2 del artículo 10.1, la Sociedad Portuaria podrá decidir si continúa con el procedimiento descrito en el siguiente numeral o si es suficiente la suspensión impuesta.

Parágrafo segundo: El resultado positivo al ingreso o estadía en la Instalación Portuaria de una prueba de consumo de alcohol o de drogas que causen dependencia y alteraciones en la capacidad psicomotriz de las personas dará lugar siempre a la aplicación de una medida cautelar.

2. Seguidamente, la Sociedad Portuaria notificará del hecho investigado al infractor y a la empresa responsable de su ingreso a la Instalación Portuaria. Ambos, en forma independiente, dispondrán de dos (2) días hábiles, contados a partir del recibo de la notificación, para presentar por escrito a la Sociedad Portuaria los descargos correspondientes.
3. Recibidos los descargos escritos o vencido el término establecido en el numeral anterior, el Comité de Mejoramiento definirá las circunstancias de la comisión de la infracción, determinará su gravedad e impondrá la sanción correspondiente.

El Comité, de considerarlo necesario, citará a los involucrados a una audiencia de confirmación de los hechos de la infracción.

Incorporadas todas las pruebas y estudiados los descargos correspondientes a la infracción, el Comité de Mejoramiento notificará al infractor y a la empresa responsable de su ingreso, la decisión adoptada.

Parágrafo primero: De las reuniones del Comité de Mejoramiento se levantarán actas, las cuales serán firmadas por los intervinientes, y se conservarán bajo una numeración consecutiva.

Parágrafo segundo: El Comité de Mejoramiento tendrá una persona encargada de las comunicaciones, el recibo de los descargos, la conservación de los documentos y pruebas, y la elaboración de las actas de las sesiones.

10.4 Correctivos

Quienes cometan una infracción (personas naturales y/o empresas) estarán sujetos a la imposición de los siguientes correctivos por parte del Comité de Mejoramiento, de conformidad con el procedimiento descrito en el artículo anterior y a la naturaleza, efectos, modalidades y gravedad del hecho:

- **Amonestación.** Aplica sólo en el caso de infracción de menor trascendencia. Se dirige a la empresa responsable del infractor y al infractor mismo. La empresa responsable del infractor se obliga a tomar acción disciplinaria contra éste.
- **Suspensión automática.** Medida aplicable por la comisión de las siguientes infracciones:
 - No portar en forma visible el carné de identificación para el ingreso y permanencia en la Instalación Portuaria.
 - No utilizar el uniforme y elementos de protección necesarios para la actividad que está realizando.
- **Suspensión.** Aplica siempre en el caso de una infracción grave o mayor en cuanto a la afectación de la seguridad y la prestación del servicio.

El tiempo de suspensión aplicado al infractor depende de la gravedad, repercusión y daño ocasionado.

- **Cancelación de la autorización para ejercer la respectiva actividad.** Medida aplicable a la empresa responsable del infractor o de la infracción, previa la imposición en dos suspensiones. Requiere la comunicación previa a la Superintendencia de Puertos y Transporte o a la autoridad competente.

Parágrafo. Los correctivos anteriores se aplicarán sin perjuicio de las acciones civiles, laborales, penales o administrativas que la infracción origine, de las medidas policivas que deban tomarse para controlar e impedir la infracción o para restablecer la situación de normalidad, y de las sanciones cuya imposición está a cargo de otras autoridades.

CAPÍTULO XI
ANEXOS

Anexo Plan de Emergencias

MANUAL DEL PLAN DE EMERGENCIAS HS-QAM000