



REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN PORTUARIA SOCIEDAD PORTUARIA BAVARIA S.A.

Cartagena de Indias, D.T., Marzo de 2018

	Nº: 001	REVISIÓN Nº: 01
	PÁGINAS: 104	FECHA DE APROBACIÓN: Marzo de 2018
TÍTULO: REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN PORTUARIA SOCIEDAD PORTUARIA BAVARIA S.A.		
ÁREA: Producción	EQUIPO: N/A	
PREPARADO POR: Gerencia de Producción	APROBADOR POR: Gerencia SPB S.A.	
OBJETIVO: Condiciones Técnicas de Operación SPB S.A.	ALCANCE: Resolución 0850 de 2017 - MINTRANSPORTE	

HISTÓRICO

Nº Revisión	Nombre de Responsable	Nombre de Aprobador	Descripción de cambios

TABLA DE CONTENIDO

CAPÍTULO I ASPECTOS GENERALES.....	8
1.1 Objetivo.....	8
1.2 De las aplicaciones del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.....	8
1.3 Definiciones.....	8
1.4 Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional.....	13
1.5 Obligaciones	15
1.5.1 Obligaciones de los operadores portuarios	15
1.5.2 Obligaciones de las agencias marítimas	17
1.5.3 Obligaciones de los usuarios del Terminal Portuario	18
1.5.4 Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)	22
CAPITULO II ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO.	26
2.1 Organización.....	26
2.1.1 Sociedad Portuaria Bavara S.A	26
2.1.2 Funciones Sociedad Portuaria Bavaria S.A.....	26
2.2 Administración.....	26
2.2.1 Modelo de administración y operación.....	26
2.2.2 Relación con los usuarios	27
2.2.3 Estructura tarifaria	28
2.2.4 Protocolo de facturación	29
2.2.5 Sistema de Gestion de Calidad.....	29
2.2.6 Políticas de calidad y acceso	32
2.2.7 Sistema de comunicación y de información.....	33
2.2.8 Código de Buen Gobierno del puerto.....	35
CAPÍTULO III INFRAESTRUCTURA Y ACCESO	36
3.1 Canales de acceso	36
3.2 Dársena de maniobras.	37
3.3 Área de atraque.....	37
3.4 Muelle.	38
3.5 Ayudas a la navegación.....	38
3.6 Peligros a la navegación	39
3.7 Áreas de fondeo.	39
3.8 UKC y calado operacional	39
3.9 Programa de mantenimiento e información batimétrica	39

3.10 Accesos vehiculares, férreos y peatonales	41
3.11 Patios y bodegas.	44
3.12 Instalaciones para el recibo de carga.	45
3.13 Equipos para operación portuaria.	45
3.14 Instalaciones de recepción	46
CAPÍTULO IV SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA	46
4.1 Horarios	46
4.1.1 Horario de atención al público.	46
4.1.2 Horario de trabajo.	46
4.2 Condiciones de la prestación de servicios.	46
4.3 Documentación necesaria para la prestación del servicio	47
4.4 Protocolo de verificación de información y documentos.	48
4.5 Servicios generales	49
4.5.1 Uso de dársenas de maniobra y canales de acceso privado.	49
4.5.2 Control de operaciones portuarias, marítimas, terrestres, fluviales y férreas.	49
4.5.3 Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto.	50
4.5.4 Condiciones de iluminación en todas la áreas del puerto.	50
4.5.5 Condiciones de limpieza general del terminal.	50
4.6 Servicios a la nave	51
4.6.1 Características del buques tipo o de diseño	51
4.6.2 Servicio de practicaje.	51
4.6.3 Servicio de remolcador.	51
4.6.4 Amarre y desamarre de buques.	52
4.6.5 Muellaje	53
4.6.6 Apertura de escotilla.	53
4.6.7 Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos.	54
4.6.8 Reparaciones menores.	54
4.6.9 Aprovechamiento y usería.	54
4.6.10 Recibo y/o suministro de lastre	54
4.6.11 Suministro de combustible.	54
4.6.12. Servicios de lancha	55
4.6.13 Recepción de desechos líquidos y vertimientos	55
4.6.14 Recepción de desechos sólidos.	56
4.6.15 Servicio de vigilancia.	56
4.6.16 Servicios públicos.	57
4.6.16.1 Suministro de agua potable.	57

4.6.16.2 Electricidad	57
4.6.17 Fumigaciones.	57
4.6.18 Alquiler de equipos y aparejos.....	57
4.7 Servicios a los pasajeros.	57
4.7.1 Embarque y desembarque de pasajeros.....	57
4.7.2 Cargue y descargue de equipajes y vehículos en régimen de pasaje.....	57
4.8 Servicios a la carga.	57
4.8.1 Manipulación y transporte de mercancías.	57
4.8.2 Cargue/Descargue/Transbordo.....	58
4.8.3 Usería/Estiba/Desestiba	58
4.8.4 Clasificación y prueba de muestras.....	58
4.8.5 Reconocimiento o inspección de mercancías.....	59
4.8.6 Trimado/Trincado/Tarja.	60
4.8.7 Manejo y reubicación	60
4.8.8 Servicio a los contenedores.....	60
4.8.9 Embalaje y reembalaje	60
4.8.10 Pesaje/Cubicaje.....	60
4.8.11 Marcación y rotulación.....	61
4.8.12 Almacenaje de mercancías.....	62
4.8.13 Porteo de la carga.	62
4.8.14 Consolidación y desconsolidación de mercancías.....	62
4.8.15 Cadena de frío.....	62
CAPÍTULO V PROTOCOLOS Y PROCEDIMIENTOS	62
5.1. Protocolo de maniobras.....	62
5.1.1 Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario	62
5.1.2 Maniobra de atraque.....	63
5.1.3 Maniobra de amarre.	64
5.1.4 Maniobra de zarpe.....	65
5.1.5 Maniobra de reviro.....	65
5.1.6 Maniobra de fondeo.....	66
5.2 Protocolo de seguridad en operaciones en las líneas de amarre del terminal.....	66
5.3 Protocolo zarpe de emergencia	67
5.4 Protocolo sobre control del tránsito en el canal de navegación	68
5.5 Protocolo de zarpe de emergencnia (incendio, mal tiempo, terrorismo, etc.)	68
5.6 Protocolo para apertura de bodegas.....	69
5.7 Protocolo para el establecimiento de rendimientos de las naves y pérdida del derecho a muelle.....	70

5.8 Protocolo de evacuación directa de cargas.....	71
5.9 Protocolo para la inspección simultánea de mercancías	72
5.10 Protocolo de inspección intrusiva y no-intrusiva de carga.....	73
5.11 Protocolo para el descargue con lluvia.....	75
5.12 Protocolo para el manejo de equipajes en naves de pasajeros.	76
5.13 Protocolo de almacenamiento descubierto.....	76
5.14 Protocolo de operaciones en fondeo.....	76
5.15 Protocolo para la entrega de la carga	76
5.16 Protocolo para el manejo de cargas contaminadas	77
5.17 Protocolo sobre cargas objetables	78
5.18 Protocolo para la remoción cargas objetables.....	78
5.19 Protocolo para el manejo de carga para otros puertos, cargas en tránsito.....	78
5.20 Protocolo para el rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua.....	78
5.21 Protocolo para evitar la presencia de animales	79
5.22 Protocolos operación de equipos	79
5.23 Protocolo de control de ingreso y salida de personas.....	80
5.24 Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos.	81
5.25 Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos de carga.....	82
5.26 Protocolo de control de ingreso y salida de maquinaria y equipos portuarios.....	82
5.27 Protocolos para el manejo de todo tipo de carga,.....	83
5.27.1 Protocolo de entrada y recibo de carga,.....	83
5.27.2 Protocolo de almacenamiento de carga,	83
5.27.3 Protocolo entrega y salida de carga.....	84
5.27.4 Protocolo transferencia de carga a otros medios de transporte	84
5.28 Protocolos para el manejo de mercancías peligrosas – Código IMDG.....	84
5.29 Protocolo para facilitar la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI2005).	84
5.30 Protocolos para atender emergencias y contingencias.....	85
5.30.1 Protocolo para atender derrames de hidrocarburos (bunkering).	86
5.30.2 Protocolo para atender escapes de gas natural licuado - GNL	86
5.30.3 Protocolo para atender derrames de graneles líquidos.....	86
5.30.4 Protocolo para atender derrames de graneles sólidos.....	87
5.31 Protocolo de circulación dentro del terminal	86
5.32 Protocolo para la identificación de personas, equipos y carga.....	87
5.33 Protocolo de seguridad en prevención de accidentes y de seguridad industrial para las instalaciones que se encuentran en vía de construcción.....	87

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

6.1 Protocolo para el anuncio, arribo y permanencia de naves	87
6.2 Prelaciones para el atraque	88
6.3 Prelaciones para el servicio de practicaaje	89
6.4 Asignación de muelle	89
6.5 Prohibiciones para las naves durante su permanencia en el terminal.....	89
6.6. Desatraque.....	90
6.7 Orden se desatrque.....	90
6.8 Requisitos para zarpe.....	91

CAPITULO VII CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE..... 91

7.1 Salud en el trabajo.....	91
7.2 Fumigaciones.....	93
7.3 Residuos contaminantes procedentes de los buques.....	93
7.4 Cargas de origen animal y vegetal.....	94
7.5 Cargas de material explosivo o radioactivo.....	95

CAPITULO VIII DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN..... 95

8.1 Documentación	95
8.2 Facilitación del tráfico marítimo.....	95
8.3 Visita oficial	95

ANEXO “A” 97

Plan de emergencia.
 Plan de emergencias médicas.
 Procedimiento derrames sustancias químicas y/o combustibles.
 Protocolo de procedimiento estándar en caso de incendio y/o explosión.
 Protocolo de procedimiento estándar en caso de intoxicaciones químicas.
 Procedimiento estándar en caso de sismos.
 Protocolo evacuación del muelle.
 Protocolo de emergencia general.
 Protocolos de procedimientos estándar en caso de tormentas eléctricas.
 Plan de contingencia para el control de derrame de cereal.
 Procedimiento para Atender Amenazas.
 Reglamento de Higiene y Seguridad Industrial.

ANEXO “B” 98

Gráficas.

ANEXO “C”107

Plano 1 Bienes de Uso Público.
 Plano 2 Levantamiento Topográfico SPB.
 Plano 3 Defensa Marina Muelle.

CAPÍTULO I ASPECTOS GENERALES

1.1 Objetivo

El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Marítimo Sociedad Portuaria Bavaria 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 del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación

El presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., contiene las disposiciones y normas de carácter obligatorio que deben cumplir los Operadores Portuarios, Agentes Marítimos, Naves, Armadores y en general a todas las personas naturales y jurídicas que utilicen la Instalación Portuaria.

1.3 Definiciones

Para efectos del presente reglamento, se tendrán en cuenta las definiciones contenidas en las leyes 1ª de 1991, 1242 de 2008 y disposiciones de la Autoridad Marítima Nacional y las demás que las deroguen, modifiquen o adicionen, así como las que a continuación se relacionan:

Abarloar. Es la maniobra consistente en colocar un buque con el costado dispuesto paralelamente al costado de otro y en general, amarrarlo de este modo a él. El otro buque puede estar atracado o fondeado.

Acoderar. Es la maniobra consistente en amarrar un buque por proa y popa a dos muertos, con lo cual se mantiene en una dirección determinada cualesquiera que sean las condiciones de vientos, corrientes y marea.

Accesos y áreas de flotación. Todos los espacios de agua en los que pueda desarrollarse la actividad marítima y/o fluvial y que de acuerdo a las características de cada embarcación garanticen la seguridad.

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

Área de permanencia. Área destinada fundamentalmente a la permanencia de las naves (fondeaderos, amarraderos, dársenas, muelles, terminales, etc.).

Área de tránsito. Destinada exclusivamente para el tránsito de las naves. Estas se encuentran constituidas por los canales de acceso, vías o canales de navegación, bocanas, áreas de maniobra, etc.

Áreas de maniobra. Área destinada a las diferentes maniobras que realiza la embarcación, especialmente cuando se encuentra efectuando aproximación a un área de fondeo o muelle, ya sea en zarpe o atraque. Esta área involucra actividades de parada, arrancada o reviro de la embarcación.

Área de reviro. Áreas en las que se produce el cambio de rumbo del buque sin avances significativos, por efectos de la nave en ninguna dirección.

Área de fondeo. Zona definida del espejo de agua cuyas condiciones permiten el fondeo o anclaje para que las embarcaciones esperen un lugar de atraque o el inicio de una operación portuaria, la inspección, cuarentena o aligeramiento de carga.

Armador. 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.

Arribada. Llegada de la embarcación a un puerto.

Arribada forzosa. La entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe, que puede ser legítima o ilegítima: La legítima es la que procede de caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen de dolor o culpa del capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima. En todo caso, la capitanía de puerto investigará y calificará los hechos.

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

Actividades marítimas. Se consideran actividades marítimas todas aquellas que se efectúen en el mar territorial, zonas adyacentes, suelo y subsuelo pertenecientes a la plataforma continental y en las costas y puertos de la República, relacionadas con la navegación de altura, de cabotaje, de pesca y científica, con buques nacionales y extranjeros, o con la investigación y extracción de los recursos del mar y de la plataforma.

Atracar. Maniobra consistente en amarrar una embarcación a un muelle o embarcadero

Autorizados. Son los titulares de concesión portuaria, homologaciones, autorizaciones temporales, licencias portuarias, prestadores de servicios portuarios, operadores portuarios o cualquier otro tipo de permiso portuario establecido en la Ley 1ª de 1991, en la Ley 1242 de 2008 y en sus decretos reglamentarios.

Autoridad Aduanera. 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. 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. 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.

Autoridad Migratoria. 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.

Ayudas a la Navegación. Es un equipo o sistema externo a los buques que está diseñado y construido para aumentar la eficiencia en la navegación y la seguridad de los buques y/o tráfico.

BL (Bill of Lading). Conocimiento de embarque. Es el documento en el cual se consigna la cantidad y clase de carga embarcada. Dentro de la información se consigna el nombre del embarcador, el nombre del consignatario y a quien se le debe notificar en el puerto destino. Incluye el nombre del barco, puerto de cargue, puerto descargue y la descripción general de la mercancía y al final es firmado por el Capitán del barco o en su defecto por los Agentes Marítimos en representación del Armador. Este documento representa un Título Valor sobre la carga a quien lo tenga.

Tracción a punto fijo (Bollardpull): Es la medida de la cantidad de fuerza que un buque remolcador es capaz de aplicar en un trabajo de remolque en determinadas condiciones, medida por un dinamómetro.

Carga a granel. Es toda carga sólida, líquida, gaseosa, refrigerada o no, transportada en forma masiva, homogénea, sin empaque, cuya manipulación usual no deba realizarse por unidades.

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.

Calado. La distancia vertical que media desde la línea de quilla a media eslora hasta la flotación que se considere.

Plan Estiba. Es un plano/dibujo que se hace del barco indicando cuantas toneladas van en cada bodega o compartimento del barco, con el fin de que los recibidores en destino puedan identificar como viene distribuida la carga.

Certificado estatutario. Certificado obligatorio que deben portar las naves o artefactos navales, puede ser permanente o definitivo, establecido por los convenios internacionales o por la Autoridad Marítima Nacional, expedido por esta o por una organización reconocida delegada por la Dirección General Marítima para tal fin.

Concesión portuaria. La concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y

operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.

Dársena. Parte de las aguas navegables de un puerto resguardada artificialmente de las aguas exteriores, para permitir la operación de las embarcaciones (carga, descarga, reparaciones, etc.)

Eslora. El 96% de la eslora total, medida en una flotación cuya distancia al canto superior de la quilla sea igual al 85% del puntal mínimo de trazado; o la eslora medida en esa flotación desde la cara proel de la roda hasta el eje de la mecha del timón, si esta segunda magnitud es mayor. En las naves diseñadas con quilla inclinada, la flotación en que se mida la eslora habrá de ser paralela a la flotación diseñada.

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

Instalación portuaria. La instalación portuaria a que hace mención el Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias, PBIP, para el caso Colombiano se refiere a los puertos y muelles de comercio exterior y operados o no por sociedades portuarias.

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

Manga. Es la medida en el punto medio o media cubierta hasta la línea de trazado de la cuaderna si el buque es de forro metálico y hasta la superficie exterior del casco si el buque es de forro de cualquier otro material.

Muelle. Sitio adecuado en un puerto o en la ribera de una vía fluvial, donde atracan las embarcaciones para efectuar cargue o descargue de personas o carga en forma segura.

Muelle privado. Es aquella parte de un puerto que se facilita para el uso exclusivo de un usuario con el propósito de facilitar el cargue y descargue, mediato o inmediato, de naves.

Nave. Toda construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación acuática.

NOR (Notice of Readiness). Es el documento que se presenta a la llegada del buque a puerto y por medio del cual se da aviso de que el buque esta listo para comenzar el cargue/descargue. Se utiliza su hora de anuncio para los cálculos del tiempo en el terminal.

Operador Portuario. Empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería.

Piloto práctico. Es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una capitania de puerto marítima o fluvial específica, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes y capacitada para atender las

consultas de los capitanes de los buques, atender el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y de los pilotos prácticos por cambio de categoría y/o de jurisdicción, el cual debe estar acreditado con la licencia que expide la Autoridad Marítima Nacional, en la categoría correspondiente.

Puerto. Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obra, canales de acceso, instalaciones y servicios, que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera de un río en condiciones favorables para realización operaciones de cargue y descargue de toda clase de buques, intercambio mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles o embarcaderos (Ley 1ª del 10 de enero de 1991).

Practicaje. Es el ejercicio de la actividad del piloto práctico

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 líneas navieras de largo recorrido cuyo objetivo es descargar mercancías para ser redistribuidas en rutas marítimas de más corto recorrido.

Remolcador. Nave diseñada y construida con las especificaciones necesarias de potencia, estructura y equipo para empujar o halar naves, artefactos navales, para apoyo portuario y otros servicios autorizados que pueda prestar conforme la normatividad vigente.

Reglamento sanitario (RSI 2005). Es un documento adoptado por Colombia como país miembro de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y aprobado en la 58 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 estas y la respuesta apropiada.

Reunión Pre-operativa. 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.

Sociedad portuaria. Son sociedades anónimas, constituidas con capital privado, público, o mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria.

Sociedad portuaria particular. Es aquella cuyo capital pertenece en más del 50% a personas privadas.

Tripulación. Conjunto de personas embarcadas, debidamente identificadas y provistas de sus respectivos permisos o licencias, destinadas para atender los servicios de la nave.

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.

Vinculación jurídica o económica. Es la que existe entre una sociedad matriz y su filial o subordinada, en los términos del artículo 261 del Decreto 410 de 1971 (Código de Comercio), y de las normas que lo complementen o reformen.

Zarpar. Llevar anclas, soltar amarras o salir del puerto.

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

La actividad portuaria involucra una serie de acciones que se encuentran enlazadas dentro de la cadena logística que desarrolla el terminal con el propósito de lograr su objetivo final que es la recepción o entrega de la carga.

Entre ellas, se encuentran la que directamente se relacionan con la nave, sus requisitos y capacidades para arribar al terminal y realizar las operaciones de cargue y descargue y las características de las áreas marítimas y el muelle. Particularmente, estas condiciones y capacidades se describen en este Reglamento en el Capítulo III y los requerimientos de operación y obligaciones para los usuarios de la instalación portuaria.

Para el procedimiento de descargue/cargue de cebada/malta a través del Operador Logístico, se tiene estipulado la participación del siguiente personal técnico:

- 10 estibadores: 05 en turno día y 05 en la noche.
- 04 operadores de winches: 02 en turno día y 2 en la noche.
- 02 operadores: Turnos de 7 horas en el día y 7 horas en la noche.
- 02 supervisores: Turnos de 7 horas en el día y 7 horas en la noche.

Una vez el buque se encuentra atracado en el terminal de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., y sea declarado en libre práctica por las autoridades del puerto, se deberá proceder de inmediato a la operación de descarga del buque, la cual inicia por la bodega que estipule el capitán de la motonave y al plan de descarga que se tenga, manteniendo siempre como prioridad la estabilidad de este.

Los supervisores llevan el proceso de la operación de descarga, y además se encargan de verificar que la relación del Estado de Hechos se lleve detalladamente, ejerciendo el debido control sobre el volumen y calidad de la cebada que se está descargando.

En el Estado de Hechos, se debe detallar todas las anomalías e interrupciones, que por cualquier causa suspendan el normal flujo de la descarga en cada una de las bodegas en que se esté trabajando, indicando la hora de inicio y finalización de la novedad, así como la descripción de la misma

Iniciado con la primera bodega, el operador por medio de un telemando procede a ingresar el ducto succionador, el cual llevará la carga a la banda transportadora, para ser depositado en los silos de almacenamiento ubicados en la planta de Maltería Tropical S.A.

Los estibadores y operadores de winches mientras el succionador, va evacuando la bodega ellos preparan el cargador tipo bobcat suministrándole ACPM y realizando la revisión para correcto funcionamiento, para luego ingresarlo a la bodega de la motonave.

Cuando quedan unas 2.000 toneladas aproximadamente, en la bodega, el operador del bobcat, realiza el movimiento de la carga que se encuentra abajo principalmente para llevarlo al centro de la bodega y pueda ser succionado. Luego los operadores con palas o escobas realizan limpieza de 3m², aproximadamente de la cubierta, para que el cargador pueda bajar a la bodega del buque. Este procedimiento lo hace uno de los operadores, el cual se sube a la grúa de la motonave y los estibadores abajo lo aseguran con las guayas de la grúa para así poder realizar el izaje de carga del cargador con mucha precaución.

Luego que el bobcat se encuentre en el interior de la bodega un operador lo conduce y comienza a trabajar alimentando la chupona del succionador para así recoger todo el grano y los estibadores luego finalizar barriéndola y dejándola totalmente limpia.

Al terminar la maniobra, se retira el bobcat a muelle de igual manera como se ingresó y el operador vuelve a dejarlo listo para la próxima operación.

Cabe mencionar que durante esta operación portuaria y por seguridad para el manejo de la carga y seguridad del personal se pueden presentar novedades las cuales obligan a parar la operación como por ejemplo:

- Falla mecánica en el succionador neumático.
- Lluvia.
- Cambio de silos.
- Las horas que están estipuladas para entrar y salir de la operación.
- Movimiento del buque.
- Bodega Finalizada de descarga.
- Objetos extraños encontrados durante la descarga.

Si durante la operación se presenta alguna falla se tiene la disponibilidad de 2 mecánicos y un eléctrico los cuales se van turnando con horarios de 7 en el día y 7 de la noche, para atender los requerimientos.

El Operador Portuario, tiene la responsabilidad de realizar mantenimiento antes y después de las operaciones de cargue/descargue:

- Banda transportadora.
- Succionador neumático.
- Redlers 1, 2, 3 y 4.
- Captador de polvo.
- Elevadores 1, 2, 13 y 14.
- Báscula de recibo.

Idoneidad profesional operadores:

Cargo	Perfil Profesional
Supervisor General	- Técnico/tecnólogo en carreras logísticas y/o de producción. - Conocimientos en procesos portuarios. - Entrenamiento previo a manejo a la actividad, 6 meses. - Experiencia mínima en cargos similares, 5 meses.
Supervisor Auxiliar	- Técnico/tecnólogo en carreras administrativas, logísticas y/o de producción. - Conocimientos en procesos portuarios. - Entrenamiento previo a manejo a la actividad, 2 meses. - Experiencia mínima en cargos similares, 3 años.
Operador cargador tipo bobcat	- Bachiller. - Certificado como operador de cargador. - Entrenamiento previo a manejo del equipo, 2 meses. - Experiencia mínima en cargos similares, 1 año.
Estibadores	- Bachiller. - Conocimiento en ejecución de procesos de cargue y despacho de mercancías. - Entrenamiento previo a manejo a la actividad, 1 meses. - Experiencia mínima en cargos similares, 6 meses.
Operadores Winche	- Bachiller. - Conocimiento en ejecución de procesos portuarios. - Entrenamiento previo a manejo a la actividad, 1 meses. - Experiencia mínima en cargos similares, 1 año.

1.5 Obligaciones

1.5.1 Obligaciones de los operadores portuarios

- El servicio portuario que presta la Sociedad Portuaria Bavaria S.A., es de carácter privado para todas las empresas vinculadas jurídica o económicamente con la Sociedad Portuaria Bavaria S.A. No se prestará servicio al público en general. De acuerdo con el numeral 5.23 de la ley 1ª de 1991, los usuarios serán los dueños de la carga y los operadores portuarios. Los cambios a las modalidades de operación, clase de carga y tipo de servicio, que se otorgaron a través de contrato de concesión portuaria No. GG-P-BAVARIA 001 de 2007, deben ser autorizados previamente y por escrito por parte del INCO (ahora ANI),

- a través del Subgerente de Gestión Contractual, o quien haga sus veces, siempre y cuando se cumpla con el procedimiento legal vigente que autorice las modificaciones iniciales del contrato. Estas modificaciones, correcciones o adiciones se deberán formalizar a través de Otro Sí que se publicará en el Diario Único de Contratación Estatal, dentro de los 10 días siguientes a su firma.
- b. Las condiciones de acceso a la prestación de los servicios que se fijan en el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., garantizan la eficiencia, eficacia y competitividad con los siguientes objetivos:
 - c. La adecuada prestación del servicio de acuerdo con los requisitos técnicos, ambientales, de seguridad y calidad que se establezcan en el respectivo contrato de concesión o autorización.
 - d. El desarrollo de la planificación portuaria.
 - e. El comportamiento adecuado, dentro de las prácticas de la libre competencia, de los operadores portuarios del servicio.
 - f. La protección de los usuarios.
 - g. La libre participación en la prestación de servicios básicos.
 - h. Cumplimiento de la política de calidad.
 - i. Cumplimiento de la política de verificación de información y documentos.
 - j. El Operador Portuario es responsable por los daños ocasionados a la carga y a terceros como consecuencia de accidentes que se presenten durante su operación y deberá pagar los costos y perjuicios que cause.
 - k. El acondicionamiento de la nave y la distribución de la carga para las operaciones de cargue y descargue es responsabilidad del armador, su representante o de quien realice la actividad de operación portuaria, en coordinación con el operador portuario.
 - l. Cumplimiento de los requisitos para acceso y permanencia de personas, vehículos y equipos a las instalaciones portuarias.
 - m. De acuerdo al Manual de Contratistas, código: 02-000509, disponible a través del sitio web, www.bavaria.co, se establece para Bavaria y sus Subsidiarias las normas y procedimientos, de obligatorio cumplimiento por parte de proveedores, contratistas y subcontratistas, para la planificación de las actividades relacionadas con la ejecución del contrato.
- El objetivo principal es informar al proveedor, contratista y sus subcontratistas las responsabilidades generales referentes a la seguridad y salud en el trabajo y la gestión ambiental en el desarrollo de las actividades objeto del contrato, con el fin de prevenir incidentes y accidentes de trabajo, enfermedades laborales, impactos ambientales negativos, daños a la calidad o inocuidad del producto, equipos e infraestructura de Bavaria y sus Subsidiarias.
 - El incumplimiento de las normas indicadas por este manual para preservar la seguridad, la protección del medio ambiente, el producto y las instalaciones de Bavaria y sus Subsidiarias, se considera un incumplimiento contractual y puede generar la detención, suspensión, cancelación de la labores y la ocurrencia deliberada o reiterada puede

llevar a la expulsión del contratista o sus trabajadores de las instalaciones así como la liquidación del contrato.

- El manual hace parte del Sistema de Gestión Integral de Bavaria y sus Subsidiarias, se entrega como parte constitutiva del contrato y es de obligatorio cumplimiento por parte del contratista durante la ejecución del contrato con Bavaria y sus Subsidiarias.
 - El manual de contratistas complementa y respeta los sistemas y programas individuales de seguridad del contratista, quien es responsable de la seguridad y salud el trabajo de sus empleados, subcontratistas, asesores vendedores y proveedores mientras se encuentren en las instalaciones de Bavaria y sus Subsidiarias, o cuando realicen labores en su nombre.
- n. La Sociedad Portuaria Bavaria S.A., permitirá el ingreso de equipo de trabajo a las instalaciones del Terminal siempre y cuando se cumplan con los lineamientos establecidos en este Reglamento.
- o. Con antelación a la operación de embarque o desembarco de carga y una vez establecidas las necesidades en la reunión de coordinación se consolidaran las necesidades para realizar la operación portuaria.
- p. Todos los equipos que operen en las instalaciones deben encontrarse registrados, identificados y rotulados con el nombre de la empresa a la cual pertenecen y registrado su ingreso y salida. Para subsanar la falta de equipo, el Operador Portuario informara con antelación y tiempo razonable, por escrito, la necesidad del acceso del equipo informado las características del mismo, operador del equipo y sus credenciales para operarlo.
- q. Los Operadores Portuarios deberán presentar certificado de idoneidad y experiencia del operador del equipo

1.5.2 Obligaciones de las agencias marítimas

- a. Las establecidas como obligaciones de los usuarios del Terminal Portuario.
- b. Sociedad Portuaria Bavaria S.A., para el arribo de una nave, adopta el procedimiento que realiza el Agente Naviero para el anuncio, llegada y posterior descargue de la motonave, el cual se describe a continuación:
- c. El agente naviero con 96 horas de antelación a la llegada reporta al sistema informático de la Dirección General Marítima (DIMAR), los datos relacionados con la Motonave como son: importador/exportador, cantidad, peso, descripción de la mercancía, numero de tripulantes.
- d. DIMAR autoriza al agente naviero la llegada de la Motonave al país.
- e. El agente naviero en el sistema de la DIAN documenta y manifiesta la carga con 24 horas de antelación a la llegada del barco.
- f. Una vez la motonave ha atracado, el agente naviero hace el aviso de llegada en el sistema de la DIAN (MUISCA).

- g. El agente de naviero hace el informe de descargue/cargue e inconsistencias en el sistema de la DIAN y migra este informe al SIGA, para solicitud de levante y posterior descargue/cargue de la motonave.
- h. El Agente Marítimo deberá presentar a la Sociedad Portuaria, en el medio que esta establezca, con un mínimo de doce (12) horas de anticipación al arribo de la nave, la confirmación de la llegada de la embarcación, con la siguiente documentación:
 - Factura comercial.
 - Certificados fitosanitarios de fumigación.
 - Certificado de origen.
 - Certificado de calidad.
 - Bill of Lading (BL).
- i. Fin iniciar las actividades de cargue/descargue de la mercancía, la nave a través del Agente Marítimo, deberá cumplir con las normas establecidas por la Autoridad Marítima Nacional previo y al arribo de esta al Puerto de Cartagena. Para ello, deberá cumplir con la Visita Oficial de Autoridades y declaración de la Libre Plática. Copia del acta de vista, deberá ser proporcionada a la Sociedad Portuaria.
- j. Coordina los servicios portuarios para la disponibilidad de practicaaje, amarradores y remolcadores durante las diferentes maniobras de la nave, para ingreso al puerto de Cartagena, aproximación a la instalación portuaria, atraque, zarpe y/o fondeo.
- k. Realiza verificación de la documentación de la nave, la tripulación y de la carga para presentar ante las Autoridades y acompaña la visita de las Autoridades.
- l. Mantiene en forma permanente comunicación con el Capitán de la nave con el fin de apoyar los requerimientos de la nave.

1.5.3 Obligaciones de los usuarios del Terminal Portuario

- a. Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, están acordes con la Ley 1ª. de 1991, y la Resolución No. 0850 del 06 abril de 2017 emanada de la Superintendencia de Puertos y Transporte, las cuales constituyen parte integral del presente Reglamento, así como sus modificaciones.
- b. 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, usen o transiten por las instalaciones portuarias o presten servicios de la Sociedad Portuaria Bavaria S.A.
- c. Por el sólo hecho de ingresar al terminal marítimo de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., así como por el uso de sus instalaciones o servicios, el Armador, Capitán de la nave, Tripulación, Agentes Marítimos, Operadores Portuarios, Sociedades de Intermediación Aduanera, Transportadores, Empresas Contratistas, Autoridades Estatales y demás prestadores de servicios y usuarios en general o quienes hagan sus veces, manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente Reglamento y que lo cumplirán.

- d. Ninguna persona podrá desembarcar, embarcar y manipular en el muelle o cualquier otro sitio del terminal, mercancías, provisiones, materiales, equipajes u otros elementos, de cualquier clase o presentación, sin el previo cumplimiento de los requisitos exigidos por la Sociedad Portuaria Bavaria S.A., y las autoridades competentes.
- e. El cumplimiento de las normas establecidas en el presente Reglamento no exonera a los usuarios y autoridades, del lleno de los requisitos y del cumplimiento de las disposiciones vigentes expedidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Dirección General Marítima - DIMAR, 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 autoridades de inmigración, sanitarias, fitosanitarias, antinarcóticos, control del medioambiente, etc.
- f. Sociedad Portuaria Bavaria S.A., como beneficiario para la realización de actividades portuarias, autorizada mediante contrato de concesión por el INCO (ahora Agencia Nacional de Infraestructura – ANI) y vigilada por la Superintendencia de Puertos y Transporte, mediante el presente reglamento cumple y hace cumplir las normas legales y reglamentarias de la actividad portuaria que desarrolla en la Bahía de Cartagena, desde el punto de vista de la seguridad de las operaciones, de la vida y de la protección del medio ambiente; para lo anterior se tienen establecidas pólizas de seguros que garantizan el cumplimiento de esa obligación, así como las de responsabilidad civil contractual y extracontractual y daños a favor de la nación y a terceros.
- g. La Superintendencia de Puertos y Transporte, que tiene la facultad de ejercer vigilancia, inspección y control sobre las personas naturales o jurídicas que ejecutan o cumplan actividades portuarias. El artículo 26º de la Ley 1ª de 1991 otorga a la Superintendencia de Puertos la competencia para ejercer sus facultades, respecto a las actividades portuarias, relacionadas con los puertos, embarcaderos y muelles costeros y en aquellas partes de los ríos donde Puertos de Colombia tenía instalaciones, en concordancia con las decretos 101 de 2000 y 1016 de 2000.
- h. La Autoridad Marítima Nacional es la Dirección General Marítima - DIMAR, entidad que ejecuta la política del Gobierno en materia marítima y tiene por objeto la dirección, coordinación y control de actividades marítimas en los términos que señala el Decreto Ley 2324 de 1984, y los reglamentos y disposiciones que lo reforman, y la promoción y estímulo del desarrollo marítimo del país.
- i. Se deben cumplir las normas y reglamentos de la Dirección General de Aduanas y demás autoridades que ejercen funciones específicas en las actividades portuarias conforme a la Ley, tales como las de inmigración, sanitarias, policivas, ambientales, etc.
- j. Para garantizar la seguridad de las operaciones de carga de cereales a granel que se desarrollan en el Terminal de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., ésta y los Operadores Portuarios que realizan actividades en el terminal portuario dan cumplimiento a las medidas ambientales, de seguridad, operativas, prevención y todas otras aquellas dispuestas en los Códigos IMSBC – Código marítimo

internacional de cargas solidas a granel; Código BLU – Código de prácticas para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de graneleros; Convenios SOLAS y MARPOL; todos los anteriores expedidos por la Organización Marítima Internacional – OMI, así como el Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte, (Código CTU) cuyo propósito es el de prestar consejo sobre la arrumazón sin riesgos de unidades de transporte a los encargados de las operaciones de arrumazón y sujeción de la carga y a quienes imparten formación a personal para la arrumazón de esas unidades, los cuales servirán tanto a la terminal portuaria como a los buques a los cuales se les prestará servicio para realizar sin riesgos las operaciones de manipulación y embarque de carga a granel.

- k. Tanto los capitanes de los buques como los responsables del terminal deberán tener en cuenta que ante la eventualidad de presencia de desechos peligrosos con riesgos de naturaleza química deberán consultar y dar aplicabilidad al Convenio SOLAS – Capítulos II-2 y VII-, así como la Circular MSC/Circ. 675 (Recomendaciones revisadas sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias), sin perjuicio de la prohibición de transporte, recepción o desecho de materiales peligrosos en el muelle de Sociedad Portuaria Bavaria S.A.
- l. Todo proveedor, contratista o subcontratista está obligado a conocer, entender y comprender su responsabilidad en el cumplimiento de la normatividad legal vigente (Constitución, Acuerdos internacionales ratificados, Leyes, Ordenanzas, Acuerdos Municipales, Decretos, Resoluciones, Circulares, Conceptos, Sentencias, y otros vinculantes), así como los estándares corporativos o normativos adoptados por Bavaria y sus Subsidiarias en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo y el Medio Ambiente. Para esto deben implementarse estrategias que permitan hacer seguimiento periódico a su cumplimiento y, en caso de ser necesario, se ajuste de acuerdo a las condiciones de la actividad o de los requerimientos legales
- m. Los contratistas, subcontratistas, sus empleados, vendedores o proveedores no pueden usar las instalaciones sin la correspondiente autorización del área o el personal autorizado que les contrato. Los contratistas deben establecer un programa de seguridad física y coordinar sus actividades con las áreas de seguridad física de Sociedad Portuaria Bavaria S.A.
- n. Los contratistas deben usar los andenes, entradas y puertas designadas para el ingreso y salida de su área de trabajo, solo puede estacionar vehículos en las áreas que se le designen, los vehículos esta sujetos a registro par parte de personal de Seguridad o delegado, negarse al registro de un vehículo puede tener implicaciones e inclusive negarse su acceso.
- o. El representante autorizado de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., acordará con el contratista los horarios de trabajo para la realización de las actividades del contrato, para el caso de los visitantes deben permanecer acompañados por un representante de la instalación portuaria o su delegado.
- p. Es motivo de expulsión de las instalaciones operar vehículos o equipos de forma que incumpla las normas de seguridad, si durante la ejecución del contrato se autoriza la utilización de las instalaciones del vestier para Contratistas, éste deberá velar por que su personal cumpla con las normas y horarios establecidos

- para: utilización, orden y aseo en el área de vestier y tiempos y sitios de comidas,
- q. Sociedad Portuaria Bavaria S.A., proporciona seguridad en sus instalaciones, sin embargo esto no exime a los contratistas de sus deberes y obligaciones para asegurar vehículos, equipos y herramientas de trabajo. Los contratistas son responsables de la seguridad física de sus oficinas y área de trabajo asignado para la tarea, si establece medidas adicionales deben informarlas a Sociedad Portuaria Bavaria S.A. Está prohibido el uso de equipos fotográficos y de video a menos que representantes de la instalación portuaria lo autoricen.
- r. Los contratistas deben tener un método de identificación (overoles, calcomanías, logos). El uso del logo de Bavaria y sus Subsidiarias está restringido y de ser necesario deberá estar previamente autorizado por escrito por el gerente de marca.
- s. Los contratistas deben portar la identificación proporcionada en un lugar visible, y esta podrá ser exigirla en el momento que se considere necesario. Los contratistas y su personal deben ingresar a las instalaciones a través de los puestos de control o puntos de recepción, donde deben registrarse y se les entregara la identificación correspondiente, este procedimiento también debe ser seguido por los visitantes.
- t. Cuando un trabajador del contratista o subcontratista deba ser retirado de las instalaciones, será acompañado por el contratista o su supervisor del contratista hasta la salida para que entregue la respectiva identificación y demás elementos que le han sido entregados para la realización de su trabajo o tránsito dentro de las instalaciones.
- u. Todo contratista debe tener personal de Seguridad y Salud en el Trabajo que cumpla con los siguientes requisitos:
- Ser profesional o especialista con Licencia en Salud Ocupacional vigente
 - Poseer formación o entrenamiento equivalente certificado en control de riesgo específico en los trabajos de alto riesgo que vayan a controlar (eléctrico, espacios confinados, energías peligrosas, trabajo en alturas, izado de cargas, obras civiles, excavaciones y brechas, manejo de sustancias químicas, seguridad vial, montacargas y otros equipos industriales)
 - Para el caso de personal de seguridad y salud en el trabajo que vaya a controlar trabajos en alturas debe tener curso y re-entrenamiento vigente de coordinador de trabajo en alturas.
 - Para técnicos y tecnólogos, contar con mínimo un año de experiencia. Para profesionales o especialistas, se debe contar con mínimo 2 años de experiencia y para Coordinadores con mínimo 3 años de experiencia. Toda la experiencia solicitada está asociada al desarrollo de actividades similares a las del contrato.
 - Estar capacitado y entrenado en procedimientos para atención de emergencias en el tipo de trabajo a controlar (eléctrico, espacios confinados, Energías peligrosas, Trabajo en alturas, izado de cargas, obras civiles, excavaciones y brechas, manejo de sustancias químicas, seguridad vial, montacargas y otros equipos industriales).

- Estar capacitado y entrenado en primeros auxilios por ente certificador.
- v. Para el desarrollo de las actividades propias del contrato, el contratista debe garantizar en todos los turnos la presencia permanente del personal de seguridad y salud en el trabajo suficiente y cumpliendo con los perfiles de acuerdo con las actividades a realizar, incluyendo fines de semana y festivos si el trabajo en estos horarios fuera necesario.
- w. Solicitar permiso de trabajo, para las actividades de supervisión de tareas que requieran.
- x. Cuando el número de trabajadores no está concentrado en un solo sitio o se presenta dispersión geográfica se debe garantizar que el personal de SST por lo menos realice una visita de gestión al mes en los sitios donde operen.

1.5.4 Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).

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

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), el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación (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 de transporte de carga internacional y pasajeros.

Procedimientos para atender amenazas

Medidas Preventivas:

- a. Al conocerse la programación de arribo del buque, se coordinará con la empresa de vigilancia privada, el refuerzo con vigilantes adicionales para verificar el acceso de personal autorizado al muelle y al buque.
- b. El personal de vigilancia no permitirá la aproximación de embarcaciones menores al muelle de operaciones, ni al buque, menos aún para adelantar negocios con la tripulación, ni acceso al muelle de personas no autorizadas ajenas a la operación.
- c. El personal de vigilancia para el cumplimiento de sus funciones, será dotado con linterna de largo alcance, radio, arma de dotación y pito.
- d. Al conocerse el arribo del buque, el OPIP revisará la Instalación Portuaria para verificar las medidas de protección y acondicionamiento de la IP, según los niveles de protección requeridos

Terrorismo:

- a. La persona que tenga conocimiento sobre cualquier amenaza de terrorismo, informará al vigilante o al funcionario de la Compañía más cercano para que este comunique al Supervisor de Vigilancia. El Supervisor de vigilancia activará las medidas de seguridad pertinentes para atender este suceso y comunicará vía radio a la Central de la Infantería de Marina en Mamonal (ROMA), o por Teléfono al Número 6685205, para activar el plan de ayuda mutua, e informará al OPIP.
- b. El OPIP evaluará e informará sobre el evento con la mayor claridad al Director de Planta o a quien haga sus veces. De acuerdo con la evaluación de las autoridades, se determinará la pertinencia de informar preventivamente al OPIB sobre la situación de amenaza.
- c. El OPIP, o la Dirección de Planta impartirán instrucciones a la vigilancia para que se adelante una inspección minuciosa con el fin de detectar la ubicación de objetos extraños que puedan contener explosivos.
- d. Ante la presencia de algún elemento desconocido la vigilancia procederá a despejar el área e impedirá que bajo ninguna circunstancia se muevan objetos extraños encontrados, los cuales solamente deberán ser manipulados por el personal de Anti-Explosivos.
- e. La vigilancia informa al OPIP, quien a su vez informará al Director de Planta, sobre la evolución de los hechos y el reporte a las autoridades.
- f. Analizada la labor de verificación por parte de Anti-explosivos la vigilancia debe adelantar una inspección a toda el área.

Explosivos:

- a. Ante el impacto de un artefacto explosivo se activa en forma inmediata el plan de emergencia de la IP para el apoyo de la protección en el área.
- b. La central de comunicaciones al recibir el reporte solicita la mayor aclaración sobre lo acontecido, para efectuar el llamado de emergencia a ROMA para activar el plan de emergencia de la zona industrial de Mamonal y requerir la presencia de Anti- Explosivos del DAS y la SIJIN.
- c. La brigada de emergencia a disposición del Jefe de Brigada, o quien haga sus veces, en coordinación con el personal de Anti-explosivos, se dirige al sitio de impacto, acordona el área, evacua heridos si los hubiere, evalúa daños y atiende efectos adicionales del suceso sobre las instalaciones.
- d. El acceso a la IP se restringe únicamente al personal de entidades de apoyo y emergencia.
- e. En caso de ser requerido y ante la imposibilidad de acceder por la banda transportadora al área de muelle, si allí ocurrió el suceso, el OPIP o Supervisor de vigilancia coordinará con la Unidad de guardacostas solicitando su apoyo para evacuación por vía marítima.

Narcotráfico:

- a. La persona que tenga conocimiento sobre cualquier incidente de narcotráfico, deberá informar al vigilante o al funcionario de la Compañía más cercano para

que informe al Supervisor de la Compañía de Vigilancia, quien informará al OPIP y a la Policía Antinarcóticos Tel. 6608162 Cel. 3157313420.

- b. Ante el conocimiento de cualquier hecho de narcotráfico, la vigilancia procederá acordonar el área e impedirá que bajo ninguna circunstancia se manipulen lo encontrado, hasta la presencia de la autoridad competente.
- c. Al detectarse la presencia de narcotráfico se reporta al vigilante más próximo al área y este informa a la Central de Comunicaciones, para que haga contacto con el OPIP y el Supervisor de la empresa de vigilancia
- d. La vigilancia informa al OPIP, quien a su vez informará al Director de Planta, para el reporte a las autoridades

Polizones:

- a. Detectado un caso de polizones, la Empresa de Vigilancia se hará cargo del caso siguiendo los procedimientos que tiene establecidos.
- b. Considerando que la opción más empleada por los polizones para el abordaje es el acercamiento por vía marítima, se dará especial cuidado al costado de agua, dando la alerta respectiva a través de la central de comunicaciones de la IP y si la situación lo amerita, requiriendo el apoyo de la patrulla de infantería de marina.
- c. El personal de vigilancia, con el apoyo de personal de seguridad de abordaje, realizará una revista previa al zarpe de la motonave al cuarto de máquinas, grúas, botes salvavidas y en fin, a todos los compartimentos que puedan albergar polizones. De esta revista deberá hacerse el respectivo reporte escrito, donde aparezca firma del personal que lo realizó, los compartimentos inspeccionados y los resultados obtenidos.

Robo:

- a. Para contrarrestar el riesgo la IP, realiza control sistematizado a contratistas, vigilancia a las instalaciones, control de acceso al personal propio y contratado, control sobre lanchas o embarcaciones menores que pretendan arribar o aproximarse a la IP.
- b. Se reporta al vigilante más próximo al área y este informa a la Central de Comunicaciones, para que haga contacto con el OPIP y el Supervisor de la empresa de vigilancia.
- c. La Central de Comunicaciones informa a ROMA y a la Estación de Policía de Pasacaballos, teléfono 6687188 y celular 315-7479400.
- d. El supervisor de Vigilancia informará al OPIB, quien evaluará lo sucedido y de acuerdo a la magnitud de los hechos informará al Director de planta o Gerencia Administrativa para que se adelante la investigación respectiva.
- e. Detectado un caso de robo o hurto, la vigilancia instaurará la respectiva denuncia y se hará cargo del caso siguiendo los procedimientos que tiene establecidos.

Sabotaje:

- a. La vigilancia reporta al OPIP sobre lo acontecido para proceder a hacer las indagaciones preliminares y una vez determinado el sitio y la causa del suceso se debe informar a la Dirección de Planta.
- b. Si la condición lo requiere el OPIP procederá a solicitar apoyo a la Central ROMA. Teléfono 6685205.
- c. En caso de presentarse un evento de sabotaje, además de la investigación que realice la Empresa de Vigilancia, también la IP adelantará su propia investigación para determinar la forma como se vulneró la seguridad y tomar las medidas preventivas o correctivas del caso.
- d. Dependiendo de las consecuencias que genere el sabotaje, se determinará si es necesario activar el Plan de Emergencia.

Incendio:

- a. Al recibir el reporte la Central de Comunicaciones hará el llamado a ROMA vía telefónica para que se active el plan de ayuda mutua, y a su vez se informa al Ingeniero de Seguridad Industrial vía radio o extensión 225299 - 225200 o en su ausencia, al Supervisor de Producción o Mecánico de Servicios, para que se active el plan concerniente a la Brigada de Emergencia.
- b. La Vigilancia acordonará el sitio del siniestro y no permitirá el ingreso de intrusos, solo ingresara el personal que atenderá el evento
- c. El Supervisor de vigilancia informará al OPIP y al Director sobre lo ocurrido, para que se impartan las indicaciones que consideren convenientes (Evacuación parcial, evacuación total, atención de autoridades.

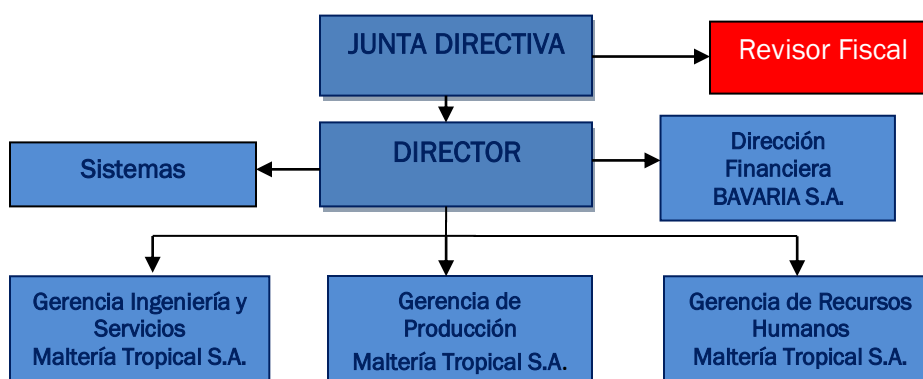
Para todas las situaciones anteriormente descritas, la Empresa de Vigilancia deberá adelantar una investigación del evento presentado y a más tardar 72 horas después del suceso, deberá rendir un informe detallado a la Gerencia, que incluya como mínimo lo siguiente:

- Fecha y hora
- Lugar
- Descripción de la anomalía
- Evaluación daños (Si los hubiere)
- Análisis de causas
- Personal involucrado
- Resultados de la investigación
- Recomendaciones

CAPÍTULO II

ADMINISTRACIÓN Y ORGANIZACIÓN SOCIEDAD PORTUARIA BAVARIA S.A.

2.1 Organización.



2.1.1 Sociedad Portuarias Bavaria S.A.

Sociedad Portuaria Bavaria S.A., presta un servicio portuario de carácter privado para todas las empresas vinculadas jurídica o económicamente con Sociedad Portuaria Bavaria S.A. No se prestará servicio al público en general, de acuerdo con el numeral 5.23 de la ley 1ª de 1991, los usuarios serán los dueños de la carga y los operadores portuarios.

2.1.2 Funciones Sociedad Portuaria Bavaria S.A.

A través del muelle especializado en el manejo de graneles, otorgado en concesión portuaria a la Sociedad Portuaria Bavaria S.A., hacer parte de la cadena de transporte de materias primas de producción de la planta de Maltería Tropical S.A., para la realización de operaciones de cargue y descargue de graneles limpios de origen vegetal, con el fin de prestar el servicio portuario de carácter privado para todas las empresas vinculadas jurídica o económicamente con la Sociedad Portuaria Bavaria S.A.

2.2 Administración

2.2.1 Modelo de Administración y operación.

- Para el funcionamiento, operación y administración Sociedad Portuaria Bavaria S.A., posee un esquema organizacional que le garantiza eficiencia en la ejecución de procedimientos para supervisar e inspeccionar las actividades y equipos que integran las operaciones portuarias.
- Sociedad Portuaria Bavaria S.A., desarrolla una actividad complementaria al objeto social de Maltería Tropical S.A., empresas subsidiarias de Bavaria S.A. y físicamente sus instalaciones son adyacentes a las de aquella; razón por la cual el recurso humano de Maltería Tropical S.A., apoya y controla la actividad portuaria.
- La administración del muelle, áreas e instalaciones otorgadas en concesión es responsabilidad de la Dirección General y ejecutada por las diferentes dependencias relacionadas en el organigrama.
- La Gerencia Financiera gestiona internamente en la organización y con la sociedad matriz, todo lo relacionado con aspectos financieros, legales, contables y tributarios; y externamente, coordina el cumplimiento de las obligaciones legales y requerimientos administrativos de las autoridades que ejercen control y vigilancia de la actividad portuaria.
- La Gerencia de Recursos Humanos es la responsable de implementar y verificar la seguridad y protección del muelle; así como implementar medidas de seguridad industrial.
- La Gerencia de Producción de Maltería Tropical S.A.:
 - Coordina las actividades necesarias, para garantizar un eficiente y seguro proceso de cargue y/o descargue de mercancías.
 - Es el interlocutor con los operadores portuarios, agentes navieros y Capitán de los buques que atracan en el muelle.
 - Con la intervención de laboratorios, interno o externos, verifica la calidad de los productos que llegan o salen del muelle.
 - Determina si un producto cumple o no con los estándares de calidad exigidos y acepta o rechaza el mismo.
 - Por intermedio de inspectores externos, realiza los aforos de mercancías.
- La Gerencia de Ingeniería y Servicios:
 - Ejecuta, directamente o a través de terceros, el mantenimiento de las instalaciones y equipos dados en concesión;
 - Responsable de la ejecución del plan de inversiones aprobado por la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI.

2.2.2 Relación con los usuarios.

Bavaria y sus Subsidiarias, son conscientes de la fundamental participación de los proveedores, contratistas y subcontratistas para el logro de los objetivos estratégicos del Sistema de Gestión Integral, por lo que han considerado de vital importancia poner a la disposición el Manual de Contratistas, en el que se definen normas y procedimientos, los cuales son de obligatorio cumplimiento por parte de proveedores, contratistas y subcontratistas.

Este Manual es insumo obligatorio para la planificación de las actividades relacionadas con la ejecución del contrato y es deber de los proveedores, contratistas y subcontratistas mantenerlo disponible, así como velar por el cumplimiento permanente de las normas aquí estipuladas; se debe tener en cuenta que con su buena gestión, el cumplimiento y el seguimiento de los parámetros allí establecidos, contribuye al mejoramiento continuo y fortalece los lazos para la prestación de sus servicios y la relación con los usuarios de Bavaria y sus Subsidiarias.

El Manual e Contratistas, se encuentra disponible para consulta y descarga digital a través del sitio web www.bavaria.co.

2.2.3 Estructura tarifaria.

La Administración y Operación de la instalación portuaria por parte de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., establece un Plan de Inversiones, orientado a la operación del muelle especializado en el cargue y/o descargue de graneles limpios de origen vegetal. Para ello, Sociedad Portuaria Bavaria S.A., se encuentra comprometida, como lo establece el Contrato de Concesión Portuaria No. GG-P-BAVARIA 001 de 2007 a ejecutar obras de remodelación y adecuación de la infraestructura del muelle e instalaciones portuarias en: mejoras de estructura del muelle, instalación de servicios higiénicos, señalización y boyas, banda transportadora, equipos bobcat, modernización defensas del muelle, actualización tecnológica del succionador neumático y dragado del área de atraque.

En este mismo contrato se establecen las cantidades establecidas, su forma de pago y la contraprestación la cual incluye los siguientes conceptos: 1) Contraprestación por zona de uso público; por la utilización en forma temporal y exclusiva de la zona de uso público y zonas accesorias a ésta, con base en un período de veinte (20) años que es el plazo de la concesión, pagaderos dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de perfeccionamiento del contrato de concesión portuaria, o en su defecto en 20 cuotas anuales anticipadas, aplicándoles el 12% efectivo anual equivalentes a la suma establecida y las subsiguientes dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de inicio de cada anualidad. El 80% corresponde a la Nación – Instituto Nacional de Vías – INVÍAS y el 20% al Distrito de Cartagena, de conformidad con lo establecido en la Ley 856 del 21 de Diciembre de 2003, y 2) Contraprestación por infraestructura; por el uso de la infraestructura portuaria, es decir, las construcciones levantadas en la zona de uso público e inmuebles por destinación que se encuentran habitualmente instaladas en ella, con base en un período de veinte (20) años que es el plazo de la concesión, pagaderos dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de perfeccionamiento del contrato de concesión portuaria; o en su defecto en 20 cuotas anuales anticipadas

aplicándoles el 12% efectivo anual equivalentes, y pagaderas por anualidades anticipadas, la primera de ellas dentro de los cinco (5) días siguientes al perfeccionamiento del contrato de concesión portuaria, las restantes se pagarán dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de inicio de cada anualidad. El 100% le corresponde a la Nación – Instituto Nacional de Vías – INVIAS, de conformidad con lo establecido en la Ley 856 de diciembre 21 de 2003.

2.2.4 Protocolo de facturación

Sociedad Portuaria S.A., presta los servicios del uso de la instalaciones portuarias para operaciones de cargue/descargue y el servicio de muellaje. Estos servicios generan costos, generando su respectiva facturación al usuario.

Servicio de uso de Instalaciones a la carga:

- a. El agente naviero informa al departamento contable en Bogotá que ha finalizado el cargue (Exportación) o de descargue (Importación) de la motonave en Sociedad Portuaria Bavaria S.A., mediante correo electrónico, envía también los documentos soportes de importación/exportación como son el estado de hecho, BL y factura comercial.
- b. El auxiliar administrativo en Bogotá realiza la liquidación del uso de instalaciones a la carga a una tarifa de \$ USD 5 por tonelada y la remite al Auxiliar Administrativo de Maltería Tropical S.A.
- c. El auxiliar Administrativo en Maltería Tropical S.A, elabora y radica la Factura a nombre de Bavaria S.A. según el número de importación que esta corresponda.

Servicio de Muellaje

- a. El agente naviero informa al departamento contable en Bogotá que ha finalizado el cargue (Exportación) o de descargue (Importación) de la motonave en Sociedad Portuaria Bavaria S.A., mediante correo electrónico, envía también los documentos soportes de importación/exportación como son el estado de hecho, BL y factura comercial.
- b. El auxiliar administrativo en Bogotá realiza la liquidación del servicio de muellaje a una tarifa de \$ USD 0,68 por metro de eslora de la nave y a su vez por hora de permanencia y la envía al Auxiliar Administrativo de Maltería Tropical S.A.
- c. El auxiliar administrativo en Maltería Tropical S.A., elabora y envía la Factura de cobro al Agente Naviero, para que este realice su posterior pago a nombre de Sociedad Portuaria Bavaria S.A.

Los Servicios Portuarios, son contratados por Sociedad Portuaria Bavaria S.A., con Operadores Portuarios de acuerdo a la actividad que se realice y que se encuentren debidamente habilitados y autorizados para operar por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

No se tiene establecido un programa para la elaboración de las facturas, estas se realizan en Excel y luego se envían en PDF a quien corresponda.

2.2.5 Sistema Gestión de Calidad.

- a. Asegurar la calidad e idoneidad de los bienes y servicios que elabore, distribuya, importe o suministre.
- b. Asegurar el menor impacto posible al medio ambiente durante el desarrollo de las actividades, mediante el control de los aspectos ambientales, ejecución de buenas prácticas de ahorro y uso eficiente de los recursos (agua, aire, energía eléctrica y térmica) y asegurando el reporte, control e investigación de incidentes y accidentes ambientales.
- c. Manejo y disposición final de residuos líquidos, sólidos y control de emisiones atmosféricas. Adicionalmente, aportar los permisos otorgados por las autoridades ambientales respectivas, incluyendo certificado de gases de los vehículos que transporten los materiales suministrados y certificaciones de disposición de residuos sólidos.
- d. Asegurar el cumplimiento de las normas de seguridad y salud en el trabajo. Para el evento en que el servicio se suministre en las instalaciones de la Compañía o el suministro de elementos y materiales incluya la instalación en planta, debe adjuntar los documentos en donde conste la afiliación vigente a los sistemas de seguridad social en salud, sistema general de pensiones y sistema de riesgos profesionales de los empleados o funcionarios de su empresa que realicen la labor, contratados bajo cualquier modalidad.
- e. Para actividades no rutinarias tramitar el permiso de trabajo con la identificación de riesgos y el control operacional correspondiente; y para actividades permanentes o proyectos grandes en planta, elaborar la matriz de peligros y riesgos ambientales y laborales asociados a las actividades que va a realizar su personal en la prestación de este servicio y con base en dicho panorama, aportar al interventor del contrato Carta Compromisoria de suministro de los elementos de protección personal.
- f. Asegurar el cumplimiento de las buenas prácticas de manufactura (decreto 2674/13) así como las del sistema de gestión de inocuidad alimentaria de tal forma que se pueda garantizar que durante los trabajos realizados por personal contratista no se ponga en riesgo la inocuidad de nuestros productos.
- g. El personal que dentro de sus actividades tenga contacto directo con el producto o labores en tareas de aseo de zonas productivas o re-empaque de productos debe haber recibido capacitación como manipulador de alimentos la cual se demuestra mediante el respectivo carnet.
- h. El personal contratista debe conocer todos los riesgos e implicaciones que pueden tener sus actividades sobre nuestro proceso y producto. La vigilancia en el cumplimiento estará a cargo de todos los profesionales de la planta, especialmente de los interventores. Es absolutamente imprescindible que el personal siempre se mantenga en excelentes condiciones de higiene y aseo (manos limpias, dotación limpia y en buenas condiciones, etc.).
- i. En el contrato o carta contrato que se suscriba, se especifican las normas legales ambientales, sanitarias y de seguridad industrial y salud ocupacional cuyo cumplimiento es exigido en la ejecución de la actividad contratada.

- j. A través de una empresa calificada en Sistema de Gestión y Procesos, acceder a la asistencia técnica, capacitación, auditoría y certificación de procesos, particularmente para la operaciones la instalación portuaria:

Descargue de Cebada:

- a. Sociedad Portuaria Bavaria S.A., inspecciona, supervisa, verifica y controla las actividades relacionadas con la toma de muestras y control de peso durante la operación de descargue de la cebada importada vía barco en el terminal marítimo. Igualmente, registra eventos sucedidos las 24 horas del día desde el inicio hasta el final de la operación.
- b. Efectúa control de peso y muestreo a bordo de la motonave y en la planta de almacenamiento.
- c. Emisión de certificación de cantidades vía báscula, estableciendo cantidades descargadas vía draft survey mediante mediciones a bordo.
- d. Monitorea temperatura del producto durante todo el proceso u operación de descarga.
- e. Mediante procedimientos recomendados por GAFTA, realización de muestreos las 24 horas durante la operación de descargue, basados en las muestras de los sub-lotes tomados cada hora, tanto en bodegas del barco como en la banda transportadora.
- f. Reporte diario con detalles de la operación: tiempos registrados, eventos, reportes temperaturas, cantidades descargadas y por descargar.
- g. Toda la operación de inicio es soportada por un reporte fotográfico del barco y el producto en las bodegas.
- h. Emisión de certificado de cantidad de acuerdo a los resultados de báscula y el draft Survey.

Cargue de Malta:

- a. Inspección, supervisión, verificación y control de las actividades relacionadas con la toma de muestras y control de peso durante la operación de cargue de la malta de exportación vía barco en la instalación portuaria. Igualmente, registra eventos sucedidos las 24 horas del día desde el inicio hasta el final de la operación.
- b. Control de peso y muestreo a bordo de la motonave y en la planta de almacenamiento del producto a exportar.
- c. Una vez arriba la nave al terminal, inspección de cada una de las bodegas del barco, con el objeto de verificar estas se encuentren aptas para recibir el producto a cargar. Igualmente, supervisión e inspección del proceso de estanqueidad realizado por el barco a cada una de las bodegas designadas para cargar el producto.
- d. Certificación de cantidades vía báscula, estableciendo cantidades cargadas vía draft survey mediante mediciones a bordo.
- e. Mediante procedimientos recomendados por GAFTA, realización de muestre las 24 horas durante la operación de cargue, basados en las muestras de los sub-lotes tomados cada hora, tanto en bodegas del barco como en la banda transportadora.

- f. Reporte diario con detalles de la operación: tiempos registrados, eventos, reportes temperaturas, cantidades descargadas y por descargar.
- g. Toda la operación de bodega, junto con el proceso de estanqueidad ejecutado por la tripulación del barco es soportado por reporte fotográfico.
- h. Emisión de certificado de cantidad de acuerdo a los resultados de báscula y el draft survey.

2.2.6 Política de calidad y acceso.

Sociedad Portuaria Bavaria S.A., como parte del grupo empresarial de ABInBev, tiene como Política de Calidad e Inocuidad de los Alimentos de AB Inbev:

AB InBev se compromete a producir cerveza y bebidas con los más altos estándares de calidad garantizando que todos nuestros clientes puedan disfrutar de productos saludables y seguros que satisfagan todos los requisitos legales apropiados.

Para poner esta política en práctica, todos los niveles relevantes de la organización estarán apasionadamente comprometidos en asegurar que todos los productos, procesos, procedimientos e instalaciones cumplan con las más estrictas normas de calidad e inocuidad de los alimentos.

Para cumplir estos estándares el compromiso se concentra en:

- a. Trabajar juntos con nuestros clientes y proveedores
- b. Alentar e insistir en el benchmarking y el intercambio de conocimientos entre nuestra gente y las cervecerías para mejorar continuamente la calidad mientras se asegura de que mantenemos los objetivos de rendimiento y la rentabilidad.
- c. Establecer estándares exigentes y comunicarlos claramente a todos los empleados y proveedores.
- d. Educar y desarrollar continuamente a los empleados y poner la responsabilidad, el monitoreo y el control de la calidad donde se controle la acción.
- e. Recompensar y reconocer mejoras y excelencia en Calidad.

Con la cooperación, el involucramiento, el profesionalismo y el orgullo de hacer bien las cosas de todos los empleados y socios del negocio les garantizaremos la "Mejor Calidad".

En el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., se detallan los aspectos relacionados con: Descripción de los servicios e infraestructura de la instalación portuaria, Política de Gestión de Calidad y políticas de accesibilidad al terminal marítimo, con el fin de alcanzar los siguientes objetivos:

- a. Ofrecer a los clientes de la instalación portuaria servicios que cumplan con estándares de calidad nacional e internacional.
- b. Implementar la política de gestión de calidad.
- c. Ofrecer una política de accesibilidad a los puertos, con reglas de seguridad claras para el uso de la infraestructura, la operación eficiente y la viabilidad financiera.

Para la Verificación de información y documentos, Sociedad Portuaria Bavaria S.A., 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 es aquella en la cual el titular de la autorización los acepta a satisfacción.

El Comité Ejecutivo de Bavaria S.A. (enero 29 de 2014) y las respectivas Juntas Directivas de Cervecería Unión S.A. (octubre 28 de 2013), Cervecería del Valle S.A. (febrero 4 de 2014), Impresora del Sur S.A. (noviembre 12 de 2013), Maltería Tropical S.A. (noviembre 12 de 2013), Sociedad Portuaria Bavaria S.A. (noviembre 12 de 2013), Inversiones Maltería Tropical S.A. (febrero 18 de 2014), Transportes TEV S.A. (noviembre 5 de 2013) y Fundación Bavaria (noviembre 5 de 2013) aprobaron la Política de Administración de Documentos y ordenaron su publicación y difusión.

Los objetivos de la Política son los siguientes:

- a. Facilitar a la Empresa la administración de sus documentos, de acuerdo con todas las regulaciones aplicables.
- b. Facilitar la adopción de las mejores prácticas y los estándares internacionales en la creación, conservación y eliminación de documentos.
- c. Promover la buena administración de los documentos con el propósito de maximizar su uso como recurso del negocio.

La Política de Administración de Documentos se encuentra disponible para consulta a través del sitio web, www.bavaria.co.

Sociedad Portuaria Bavaria S.A., para el arribo de una nave, adopta el procedimiento que realiza el Agente Naviero para el anuncio, llegada y posterior descargue de la motonave, el cual se describe a continuación:

- a. El agente naviero con 96 horas de antelación a la llegada reporta al sistema informático de la Dirección General Marítima (DIMAR), los datos relacionados con la Motonave como son: importador/exportador, cantidad, peso, descripción de la mercancía, numero de tripulantes.
- b. DIMAR autoriza al agente naviero la llegada de la Motonave al país.
- c. El agente naviero en el sistema de la DIAN documenta y manifiesta la carga con 24 horas de antelación a la llegada del barco.
- d. Una vez la motonave ha atracado, el agente naviero hace el aviso de llegada en el sistema de la DIAN (MUISCA).

- e. El agente de naviero hace el informe de descargue/cargue e inconsistencias en el sistema de la DIAN y migra este informe al SIGA, para solicitud de levante y posterior descargue/cargue de la motonave.

2.2.7 Sistemas de comunicación y de información.

- a. Una vez aprobado el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., por parte de la Superintendencia General de Puertos y Transporte, mediante acto administrativo, copia impresa del Reglamento permanecerá en la Gerencia General y Gerencia de Producción de Maltería Tropical S.A., y copia digital para consulta a través del sitio www.bavaria.co
- b. La Política de Administración de Documentos se encuentra disponible para consulta a través del sitio web, www.bavaria.co. El Comité Ejecutivo de Bavaria S.A. (enero 29 de 2014) y las respectivas Juntas Directivas de Cervecería Unión S.A. (octubre 28 de 2013), Cervecería del Valle S.A. (febrero 4 de 2014), Impresora del Sur S.A. (noviembre 12 de 2013), Maltería Tropical S.A. (noviembre 12 de 2013), Sociedad Portuaria Bavaria S.A. (noviembre 12 de 2013), Inversiones Maltería Tropical S.A. (febrero 18 de 2014), Transportes TEV S.A. (noviembre 5 de 2013) y Fundación Bavaria (noviembre 5 de 2013) aprobaron la Política de Administración de Documentos y ordenaron su publicación y difusión.

Los objetivos de la Política son los siguientes:

- a. Facilitar a la Empresa la administración de sus documentos, de acuerdo con todas las regulaciones aplicables.
- b. Facilitar la adopción de las mejores prácticas y los estándares internacionales en la creación, conservación y eliminación de documentos.
- c. Promover la buena administración de los documentos con el propósito de maximizar su uso como recurso del negocio.
- d. De acuerdo al Manual de Contratistas, código: 02-000509, disponible a través del sitio web, www.bavaria.co, se establece para Bavaria y sus Subsidiarias las normas y procedimientos, de obligatorio cumplimiento por parte de proveedores, contratistas y subcontratistas, para la planificación de las actividades relacionadas con la ejecución del contrato.
 - El objetivo principal es informar al proveedor, contratista y sus subcontratistas las responsabilidades generales referentes a la seguridad y salud en el trabajo y la gestión ambiental en el desarrollo de las actividades objeto del contrato, con el fin de prevenir incidentes y accidentes de trabajo, enfermedades laborales, impactos ambientales negativos, daños a la calidad o inocuidad del producto, equipos e infraestructura de Bavaria y sus Subsidiarias.

- El incumplimiento de las normas indicadas por este manual para preservar la seguridad, la protección del medio ambiente, el producto y las instalaciones de Bavaria y sus Subsidiarias, se considera un incumplimiento contractual y puede generar la detención, suspensión, cancelación de la labores y la ocurrencia deliberada o reiterada puede llevar a la expulsión del contratista o sus trabajadores de las instalaciones así como la liquidación del contrato.
- El manual hace parte del Sistema de Gestión Integral de Bavaria y sus Subsidiarias, se entrega como parte constitutiva del contrato y es de obligatorio cumplimiento por parte del contratista durante la ejecución del contrato con Bavaria y sus Subsidiarias.
- El manual de contratistas complementa y respeta los sistemas y programas individuales de seguridad del contratista, quien es responsable de la seguridad y salud el trabajo de sus empleados, subcontratistas, asesores vendedores y proveedores mientras se encuentren en las instalaciones de Bavaria y sus Subsidiarias, o cuando realicen labores en su nombre.

2.2.8 Código de Buen Gobierno del puerto.

El Grupo Empresarial Bavaria S.A, cuenta con el Código de Buen Gobierno, que tiene por finalidad asegurar que en Bavaria S.A., se respeten los derechos de quienes inviertan en sus acciones o en cualquier otro valor que emita, la adecuada administración de sus asuntos y el conocimiento público y transparente de su gestión.

El Código se encuentra publicado en el sitio web de Bavaria S.A., y su última modificación se realizó de acuerdo al Acta 3962, de la Junta Directiva de agosto 26 de 2016. Dentro de los mecanismos y asuntos que se adoptan en este y que buscan la adecuada administración se encuentran:

- a. Mecanismos para asegurar el respeto a los derechos de todos sus accionistas y demás inversionistas en valores.
- b. Las prácticas de gobierno de la sociedad (Asamblea General Accionistas, Junta Directiva, Comité Auditoría, entre otros)
- c. Estándares mínimos de información

La Política Anticorrupción y Manual de Cumplimiento para Anheuser-Busch InBev y todas sus subsidiarias, es una política que complementa las disposiciones generales establecidas en el Código de Conducta Empresarial y se encuentra diseñada para ayudar a los empleados de la Empresa a cumplir la Ley de Prácticas Corruptas en el Extranjero de los EUA, la Ley de Soborno del Reino Unido y otras leyes nacionales referidas al soborno o cohecho, y a la corrupción (“Leyes Anticorrupción”). Aplica a todos los miembros del directorio o junta directiva, representantes legales y empleados de la Empresa y de sus subsidiarias a nivel mundial.

La corrupción puede ocurrir en el relacionamiento con socios comerciales y con Funcionarios Públicos. En consecuencia, esta Política aplica a todas las negocios de la Empresa con sus contrapartes, tanto en el sector público, como en el privado.

AB InBev tiene una política de tolerancia cero hacia el soborno o cohecho, y hacia cualquier tipo de conducta corrupta. Se prohíben estrictamente los incentivos inapropiados que involucren a Funcionarios Públicos, clientes, proveedores y todas las demás contrapartes.

Queda estrictamente prohibido a los miembros del directorio o junta directiva, representantes legales, empleados y agentes intermediarios de AB InBev dar, ofrecer, prometer o autorizar, directa o indirectamente a través de un tercero, cualquier ventaja financiera o de otra naturaleza, o cualquier objeto de valor a un Funcionario Público o a cualquier otra persona natural o jurídica, con la intención de ejercer una influencia indebida sobre el receptor, inducir al receptor a violar sus deberes, asegurar una ventaja indebida para AB InBev o premiar indebidamente al receptor por una conducta pasada.

AB InBev también prohíbe exigir, solicitar, convenir en recibir, o aceptar un soborno, coima, pago de influencia, o cualquier incentivo, beneficio o ventaja indebida o ilegal. Estas prohibiciones deberán interpretarse en sentido amplio.

Ninguna persona sujeta a esta Política sufrirá consecuencias adversas por negarse a ofrecer, prometer, pagar, dar o autorizar un pago, beneficio, ventaja o recompensa indebida o ilegal, aun cuando hacerlo resulte en la pérdida de oportunidades comerciales para AB InBev.

CAPÍTULO III INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS

3.1 Canales de acceso.

El acceso marítimo hasta el muelle de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., se realiza a través del canal de acceso público al puerto de Cartagena, Canal de Bocachica. A la altura de la boya 12, se navega por aguas de la bahía de Cartagena para atracar en el muelle de Sociedad Portuaria Bavaria S.A. Las características del canal de acceso y áreas de maniobra marítimas, se resumen a continuación: ancho del canal de acceso 160 m, longitud del canal 350 m, profundidad del canal 12,5 m., diámetro de giro 360 m, ancho área marítima muelle 167 m y Taludes 1V:4H.

En el área de aproximación y área de maniobra no se presenta el tránsito de embarcaciones de alto bordo, se presenta un registro de tránsito de embarcaciones menores y barcasas desde y hacia el Canal del Dique. El área de aproximación se encuentra en cercanía al área de fondeo “A” de la Bahía de Cartagena.

El área de acceso al canal de terminal marítimo es de una sola vía, la aproximación al área de maniobras se realiza después de la Boya No. 12 del canal principal, iniciando con un rumbo de 130° y una distancia de 2.400 m, efectuando una enfilación de aproximación al rumbo 177° con una distancia de 1.165 m hacia el área de maniobra y atraque. Presenta un área de acceso y maniobra amplia, registrando profundidades

superiores a los 12 metros en el sector inicial, hasta 11,0 m de profundidad en el muelle de atraque; a excepción del costado Oeste donde se presenta una restricción considerable en la profundidad (Anexo “B”). En la Tabla se describen las características principales de las áreas de navegación.

Sector	Distancia (m)	Rumbo	Ancho (m)	Profundidad (m)
1	2.400	135°	Aproximación	15,0
2	1.165	190°	Maniobra	11,5

3.2 Dársena de maniobras

La dársena de maniobras tiene un diámetro de giro de 360 m (boyas R2 y G1) y una profundidad de 12 m. Para naves con eslora igual a 180 metros, o cuando el práctico de acuerdo a las condiciones océano – atmosféricas o características de motonaves de menor longitud lo determine el reviro lo realizará al norte del muelle, después de dejarlo libre, entre las boyas laterales R2 y G3. Para ello, la motonave realizada desplazamiento en marcha atrás con apoyo de dos remolcadores.

Para naves menores a 180 metros de eslora y de acuerdo al análisis que realice el práctico y el Capitán, teniendo en cuenta condiciones océano - atmosféricas y características de la motonave, la maniobra se realiza separando a esta del muelle en forma paralela con apoyo de dos remolcadores, hasta dejar el muelle libre, para permitir realizar el reviro y tomar rumbo hacia el canal de navegación público.

3.3 Área de atraque

La maniobra de atraque se realiza sobre un muelle de concreto de 130 x 15 metros, con una profundidad máxima de 11,5 m, en la banda Este del muelle, única posición de atraque. A partir del muelle hacia las boyas G3 y G5, tiene una disponibilidad de una franja de 100 m de ancho, desde la dársena de maniobras y una longitud de 222 m, entre las piñas A y B.

A partir del segundo viraje después de dejar el canal de acceso público de la bahía de Cartagena, navegando entre 177° y 190°, se inicia la enfilación del muelle, teniendo las aguas más seguras al Este del muelle, limitadas por tres boyas laterales de color verde. En este mismo punto se cuenta con la disponibilidad de un remolcador para apoyar la maniobra de aproximación y atraque. La nave atraca en su posición en sentido Norte – Sur, sin requerir ningún tipo de reviro para lograr la maniobra.

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

El área de atraque, se caracteriza por presentar una gran variedad de rasgos morfológicos ligados a procesos costeros que moldean el paisaje topográfico, estas geoformas corresponden a expresiones superficiales del fenómeno denominado Plutonismo y Volcanismo de lodo, considerado como el principal gestor de la estructura tectónica y sedimentaria de esta zona del Caribe Colombiano. Específicamente se presenta un fondo con características de Lodos Lito Clástico, con una capa de limos con espesor que varía entre 1 y 3 metros.

3.4 Muelle

Un muelle tipo pantalán, diseñado y construido especialmente para el atraque de buques graneleros que transportan las materias primas necesarias para los procesos de transformación y producción de maltas en la planta de Maltería Tropical S.A, se encuentra conformado por una estructura de 132 metros de longitud, con 15 metros de ancho y una profundidad de 11,5 metros (profundidad operacional 11,0 m), construida en concreto reforzado que conforma el muelle, con una posición de atraque, dos (2) piñas de amarre posicionadas al Norte (A) y Sur (B) las cuales se encuentran a 45 m del muelle, prefabricadas en concreto reforzado con sección transversal de 0,50 x 0,50 m, con terminación en una plataforma hexagonal con diámetro de 4,0 metros, equipada con un noray para amarre y escalera de acceso para los amarradores. Las piñas de atraque permiten el amarre de naves con los largos de proa y popa. Las demás líneas de amarre de la nave: través (popa y proa) y spring (proa y popa), se fijan directamente sobre los 06 noray's que se encuentran en el muelle, la cantidad de líneas de amarre dependerá del tipo de diseño de las motonaves. Durante la permanencia en su posición de atraque, la nave y el muelle para su protección cuentan con once (11) defensas fijas HWASEUNG EXWILL 1000H x 1000L, instaladas en el muelle para absorber los impactos transversales, frontales, axiales, etc, de hasta 100 kNm.

Localización Muelle Coordenadas WGS-84		
Sector	Longitud Este (m)	Latitud Norte (m)
Muelle	442928,64	1138418,99
	442940,16	1138427,54
	443029,01	1138328,73
	443019,00	1138319,32
Piña A	442908,82	1138455,14
Piña B	443059,28	1138295,74

3.5 Ayudas a la navegación.

Las ayudas a la navegación cumplen con las características de acuerdo con las recomendaciones de la IALA y de acuerdo con la normatividad de la Dirección General Marítima (DIMAR). Con Resolución Número 0661-2017 MD-DIMAR-SUBDEMAR-GINSEM-ASEM27 de septiembre de 2017, se aprobó el Plan de

Ayudas a la Navegación para el canal de acceso a la Instalación Portuaria, en las coordenadas que se especifican en la Tabla.

Ayuda	Color	Coordenadas UTM		Coordenadas Geodésicas	
Boya G1	Verde	442982,83	1138729,42	10°18'03,95"N	75°31'14,46"W
Boya R2	Roja	442814,63	1138498,14	10°17'54,99"N	75°31'20,00"W
Boya G3	Verde	443078,65	1138538,65	10°17'57,42"N	75°31'11,53"W
Boya G5	Verde	443141,04	1138406,84	10°17'53,03"N	75°31'09,64"W
Boya BE	Amarilla	443116,08	1138334,63	10°17'50,03"N	75°31'09,87"W

3.6 Peligros a la navegación.

Bajo ubicado en el sector Suroccidental de la Instalación Portuaria, al Oeste de la pinya de atraque Norte (A), a 140 metros de esta, con profundidades que alcanzan los 1,0 m y señalizado con la boya latera R2, en coordenadas geográficas UTM 442814,63 m E y 1138498,14 m N (Anexo "B").

3.7 Áreas de fondeo.

Las establecidas por la Autoridad Marítima Nacional, de acuerdo lo establecido en la Resolución 474 de 2014, de la Dirección General Marítima. Para el caso específico de la bahía de Cartagena, se encuentran autorizadas las siguientes zonas:

"A1"

"B2"

"C" – Tanqueros.

"D" – Castillo Grande.

"H" – Cuarentena.

El Terminal Marítimo no cuenta con áreas de fondeo habilitadas y autorizadas.

3.8 UKC y calado operacional

UKC = 1.0 m.

Calado operacional:

Canal de acceso = 11,0 m.

Área de maniobras = 10,5 m

Muelle = 10,0 m

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

El área se caracteriza por un contorno geográfico semi-abierto, se observan características de aguas poco profundas (aguas someras), se presenta un acceso restringido, debido principalmente al bajo cercano a la piña norte (con profundidades inferiores a 1 m y a una distancia de 140 m del muelle de la instalación portuaria); a pesar de las características del contorno geográfico, se registra una suave y uniforme pendiente del fondo marino hacia la línea de costa (aguas someras), presentando un acceso y aproximación con restricción moderada, con longitud de 920 m y 210 m de ancho, con mayor disminución de la profundidad sobre el costado Oeste. Los resultados obtenidos de las batimetrías realizadas, se encuentran acorde con los objetivos establecidos por el terminal marítimo de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., dándose cumplimiento a la Normatividad Marítima Nacional e Internacional, permitiendo recibir buques con esloras de 180 metros, 30 metros de manga 11.0 m de calado, cumpliendo todas las medidas de seguridad en pro de la prevención de siniestros Marítimos.

A través y bajo la responsabilidad y supervisión de la Gerencia de Ingeniería y Servicios de Maltería Tropical S.A., se contrata con terceros el mantenimiento de la infraestructura de la instalación portuaria, equipos y accesorios necesarios para el eficiente y eficaz desarrollo de la actividad portuaria. Así mismo, es el responsable de la ejecución del Plan de Inversiones aprobado por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

El programa de mantenimiento incluye:

Áreas Marinas:

- a. Batimetría Anual.
- b. Análisis anual de variaciones en la Batimetría para determinar necesidades de relimpia o dragados.
- c. Inspección para detectar presencia de contaminaciones.
- d. Señalización: verificación periódica de la posición de las ayudas a la navegación y programa de mantenimiento de las mismas.
- e. Revisión periódica del estado de los pilotes, placas, estructuras y plataforma del muelle, defensa y de las bitas de amarre.
- f. Equipo de cargue y descargue, banda transportadora, cargador usado en los wings de la nave:
- g. Revisión periódica de estructuras de concreto y acero.
- h. Revisión del equipo de cargue y descargue y de la banda transportadora de acuerdo con las listas de verificación. Pruebas periódicas.
- i. Revisión del cargador frontal, de acuerdo con la respectiva lista de verificación. Pruebas periódicas.
- j. Revisión de bitas.

Sociedad Portuaria Bavaria S.A, tiene implementado el programa de mantenimiento preventivo, para cada uno de los equipos que participan en la operación de

cargue/descargue. Los registros se realizan por cada equipo en un formato establecido en forma anual donde se describe en forma detallada el tipo de mantenimiento preventivo realizado y la descripción del mantenimiento correctivo en caso de haberse llevado a cabo.

A través de Casa Clasificadora Internacional, se obtiene la respectiva certificación bianual de los equipos que participan en las operaciones de cargue/descargue del producto.

3.10 Accesos vehiculares, férreos y peatonales

El acceso terrestre al muelle se hace a la altura del kilómetro 14 de la carretera de Mamonal que conduce al corregimiento de Pasacaballos.

El ingreso, circulación y permanencia de las personas que ingresan al Terminal estará regulada por las normas de este Reglamento, normas de seguridad física, seguridad industrial y demás instrucciones que al respecto imparta Sociedad Portuaria Bavaria S.A., buscando siempre la protección de las personas, la carga y las instalaciones en este sentido.

Personas

- a. El ingreso, circulación y permanencia de las personas que ingresan a la Instalación Portuaria, se encuentra regulado por el Nivel de Protección que para el momento del ingreso tenga el Puerto de Cartagena y la Instalación Portuaria, acuerdo el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias –PBIP.
- b. Toda persona que ingrese al Terminal debe estar autorizada por Sociedad Portuaria Bavaria S.A., y encontrarse directamente relacionado con un servicio programado con alguna de las dependencias de la Sociedad. Cada visitante o trabajador es responsable de su propia seguridad y se compromete a adoptar todas las medidas necesarias para evitar accidentes, acatando todas las medidas e instrucciones adoptadas por la Sociedad Portuaria. Se deben tener en cuenta las instrucciones señaladas.
- c. El Operador Portuario, Agente Naviero y los contratistas deben enviar a Sociedad Portuaria Bavaria S.A., previo al inicio de actividades, el listado de las personas con identificación y trabajo a realizar durante la prestación del servicio. Igualmente, deberán presentar previo al inicio de actividades los comprobantes de autoliquidación y pago al Sistema de Seguridad Social Integral colombiano por conceptos de Administradora de Riesgos Profesionales (ARP), Empresa Promotora de Salud (EPS) y Administradora de Fondo de Pensiones (AFP), así como la certificación de idoneidad para realizar el trabajo.

- d. La Sociedad Portuaria, informara la zona de trabajo donde está autorizada su permanencia e informara las rutas, de acceso, evacuación y en general las medidas de seguridad.
- e. El trabajador o persona inscrita deberá portar, en forma visible, el carné de identificación suministrado por Sociedad Portuaria Bavaria S.A., durante todo el tiempo que permanezca en el Terminal. El carné es de uso personal e intransferible.
- f. En caso de ingreso de personal nuevo o de reemplazo, el Operador Portuario, Agente Naviero y los contratistas deberán presentar previo a la realización del trabajo, la justificación. Una vez aprobado su ingreso deberá cumplir con las condiciones que para el efecto se encuentran en el presente reglamento.
- g. Las tripulaciones de las naves que soliciten el uso del Terminal, para embarco o desembarco, por razones de relevo o situaciones especiales, presentarán el permiso de desembarco/embarque expedido por el DAS y la presentación de un documento de identificación. Dicha situación debe ser comunicada con anterioridad a la Sociedad Portuaria a través del Agente Marítimo. El desembarque o embarque de tripulación autorizada se realizará vía marítima.
- h. No se permite el ingreso de ningún tipo de armas, explosivos, drogas y sustancias psicoactivas al Terminal. La Sociedad Portuaria dentro de sus actividades de salud ocupacional podrá realizar el control de consumo de alcohol, drogas y sustancias que afecten la capacidad motora y mental de las personal.
- i. Los funcionarios de la empresa de vigilancia contratada por Sociedad Portuaria Bavaria S.A., con arreglo a las disposiciones legales y los permisos obtenidos para su funcionamiento por parte de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, se encuentran autorizados a portar armas dentro de la instalación portuaria.
- j. Los trabajadores que se desempeñen en funciones en el Terminal, deben realizar uso de los Elementos de Protección Personal, de acuerdo a la Actividad que realicen. Sin el cumplimiento de estos requisitos no se permitirá el ingreso de los trabajadores al Terminal.
- k. La permanencia en el Terminal Marítimo deberá ajustarse a los horarios correspondientes con la actividad a desarrollar y al área asignada. Ninguna persona deberá sobrepasar el tiempo del horario autorizado para su actividad. Los Operadores Portuarios y demás contratistas, serán responsables de que el personal a su cargo salga del Terminal tan pronto concluya la labor para la cual se autorizó el ingreso.
- l. Podrán efectuar acceso al muelle a través de la pasarela de la banda transportadora el personal técnico y funcionarios de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., debidamente autorizados y mientras la banda transportadora no se encuentre en operación.
- m. Se deben utilizar siempre las cebras para pasos peatonales y andenes, para circulación.

Vehículos de carga y particulares, maquinaria y equipos portuarios.

- a. El Operador Portuario, Agente Naviero y los contratistas deberán presentar previo a cada operación a la Sociedad Portuaria, el listado de los vehículos de carga, maquinaria y equipos portuarios necesarios para realizar la operación, donde indique características, seguros y su operador.
- b. Para el caso de vehículos particulares, estos solo podrán acceder a la instalación portuaria previa autorización del terminal.
- c. Para ingresar a la Instalación Portuaria, todo vehículo debe estar en óptimas condiciones de operación técnica y seguridad. La Sociedad Portuaria podrá efectuar inspecciones a los automotores para verificar su estado sin perjuicio de la responsabilidad que le asiste a su propietario o usuario. Todo vehículo debe tener disponible para presentar ante la Sociedad Portuaria, si lo requiere, certificación de revisión tecno mecánica vigente expedido por Centro de Diagnóstico Automotor debidamente autorizado. Lo anterior de conformidad con la Resolución 318 de 2008 expedida por el Ministerio de Transporte y SOAT.
- d. 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.
- e. 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 en movimientos de carga o transporte de material o personal.
- f. No está permitido que ingresen a las instalaciones, vehículos particulares distintos a los destinados para operaciones propias del terminal.
- g. La Sociedad Portuaria, en casos especiales, previa evaluación, puede autorizar el ingreso de algunos vehículos particulares con fines operativos.
- h. 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.
- i. La Sociedad Portuaria Bavaria S.A., permitirá el ingreso de equipo de trabajo a las instalaciones del Terminal siempre y cuando se cumplan con los lineamientos establecidos en este Reglamento.
- j. Con antelación a la operación de embarque o desembarco de carga y una vez establecidas las necesidades en la reunión de coordinación se consolidaran las necesidades para realizar la operación portuaria.
- k. Todos los equipos que operen en las instalaciones deben encontrarse registrados, identificados y rotulados con el nombre de la empresa a la cual pertenecen y registrado su ingreso y salida. Para subsanar la falta de equipo, el Operador Portuario informara con antelación y tiempo razonable, por escrito, la necesidad del acceso del equipo informado las características del mismo, operador del equipo y sus credenciales para operarlo.
- l. Los Operadores Portuarios deberán presentar certificado de idoneidad y experiencia del operador del equipo.

- m. Dentro de la instalación portuaria se respetaran todas las medidas de tránsito establecidas para el uso de las vías internas y solo podrá hacer uso de parqueo en las áreas destinadas para tal fin.
- n. La velocidad de desplazamiento dentro de las instalaciones será indicada a la entrada de las mismas y dependerá de las condiciones en que se encuentre el puerto, siempre buscando minimizar los riesgos a personas, a la carga o a la instalación portuaria de la Sociedad Portuaria Bavaria S.A.

Todos los visitantes deben conocer y practicar las normas de Seguridad Industrial:

- a. Respete las señales de tránsito y seguridad que hay en las instalaciones.
- b. Utilice siempre las cebras peatonales y andenes.
- c. En las áreas operativas está prohibido el uso de relojes, anillos, pulseras, cadenas y todo tipo de joyas que puedan ocasionar riesgo de atrapamiento o electrocución con las máquinas y equipos.
- d. El uso de teléfonos celulares, audífonos y radios personales no está permitido.
- e. En caso de que se presente un incidente, repórtelo en el formato que se le da en la recepción o infórmelo a la persona que está visitando.
- f. No ingrese sustancias químicas de ninguna índole sin ninguna autorización.
- g. Utilice los Elementos de Protección Personal que son suministrados por la empresa.
- h. Dentro de las instalaciones está prohibido fumar.
- i. En caso de accidentes repórtelo inmediatamente al brigadista del área que se identifica de color amarillo, o diríjase a la enfermería para ser atendido e investigar las causas que lo generaron.
- j. Plan de Evacuación:
- k. Al encontrarse en las instalaciones es de vital importancia tener en cuenta las siguientes recomendaciones para una evacuación en total orden y calma en caso de emergencia.
 - Camine siempre por las cebras en las áreas abiertas y por zonas peatonales en las áreas operativas.
 - Tenga siempre presente los planos de evacuación ubicados en todas las áreas e identifique el punto de encuentro más cercano.
 - Se cuenta con una alarma sonora que indica cuando se activa la emergencia.
 - Identifique al personal brigadista entrenado para la atención de emergencias por su uniforme de color amarillo.
 - En caso de emergencia conserve la calma y evacue hacia los puntos de encuentro siguiendo las instrucciones de los brigadistas.
 - Mientras dure la emergencia no se devuelva, no intente solucionar la emergencia, permita que los brigadistas hagan su labor.
 - No se retire del punto de encuentro hasta que el personal de emergencias se lo indique.
 - Verifique si las personas con quién estaba acompañado están en el punto de encuentro y no se separe de ellas.
 - Si falta alguien avise al coordinador de evacuación.

- Si usted identifica una situación de emergencia o de potencial emergencia infórmelo al personal brigadista o comuníquese a número de emergencias, Extensión 225299 – 225200.

3.11 Patios y bodegas.

El terminal marítimo de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., no cuenta con áreas de patios, ni bodegas para almacenamiento de la carga. El almacenamiento de la carga del tipo de graneles sólidos limpios se realiza en las instalaciones de Maltería Tropical S.A., en los silos dispuestos para esta fin, los cuales son transportados a través de la banda transportadora desde la instalación portuaria.

3.12 Instalaciones para el recibo de carga.

Un muelle tipo pantalán, diseñado y construido especialmente para el atraque de buques graneleros que transportan las materias primas necesarias para los procesos de transformación y producción de maltas en la planta de Maltería Tropical S.A, se encuentra conformado por una estructura de 132 metros de longitud, con 15 metros de ancho y una profundidad de 11,5 metros (profundidad operativa 11,0 m), construida en concreto reforzado que conforma el muelle, con una posición de atraque, dos (2) piñas de amarre posicionadas al Norte (A) y Sur (B) las cuales se encuentran a 45 m del muelle, prefabricadas en concreto reforzado con sección transversal de 0,50 x 0,50 m, con terminación en una plataforma hexagonal con diámetro de 4,0 metros, equipada con un noray para amarre y escalera de acceso para los amarradores. Las piñas de atraque permiten el amarre de los largos de proa y popa. Las demás líneas de amarre de la nave: través (popa y proa) y spring (proa y popa), se fijan directamente sobre los 06 noray's que se encuentran en el muelle, la cantidad de líneas de amarre dependerá del tipo de diseño de las motonaves. Durante la permanencia en su posición de atraque, la nave y el muelle para su protección cuentan con once (11) defensas fijas HWASEUNG ExWILL 1000H x 1000L, instaladas en el muelle para absorber los impactos transversales, frontales, axiales, etc, de hasta 100 kNm.

Pasarela: Estructura que se extiende desde la plataforma (muelle), hasta las zonas de almacenamiento (silos) en la planta de Maltería. Tiene una longitud total de 1.250 metros y se encuentra construida con pilas de soporte en concreto reforzado, los cuales sirven de soporte para la loza o placa de concreto de la pasarela sobre la cual está instalada la banda transportadora.

Localización Muelle Coordenadas WGS-84		
Sector	Longitud Este (m)	Latitud Norte (m)
Muelle	442928,64	1138418,99
	442940,16	1138427,54

	443029,01	1138328,73
	443019,00	1138319,32
Piña A	442908,82	1138455,14
Piña B	443059,28	1138295,74

3.13 Equipos para operación portuaria

- Una banda transportadora de 40 pulgadas de ancho que trabaja a una rata máxima de 300 ton/h, que se encarga de realizar la transferencia de carga desde la plataforma de operaciones hasta los silos de recibo y almacenamiento en Maltería Tropical S.A., los mecanismos del transportador se alojan en una pasarela que también se usa para el tránsito de los peatones y operarios.
- Un equipo succionador neumático marca VIGAN - Modelo NIV-300, el cual se encarga de extraer los graneles de las bodegas del buque y luego dosificar la cantidad adecuada de carga para alimentar la banda transportadora.
- Un elevador de canjilones que se usa eventualmente como equipo de cargue de buques.
- El servicio portuario prestado es exclusivamente de carácter privado para todas las empresas vinculadas jurídica o económicamente con Sociedad Portuaria Bavaria S.A. La Capacidad de la instalación portuaria es para el cargue o descargue de materia prima vegetal (graneles), a través de naves de este tipo que atracan en el muelle de Sociedad Portuaria S.A., habilitado para tal fin.

3.14 Instalaciones de recepción

Sociedad Portuaria Bavaria S.A., en su Terminal Marítimo, no cuenta con instalaciones para la recepción de residuos, basuras y demás contaminantes providentes de las naves que atracan en su muelle.

CAPÍTULO IV SERVICIOS GENERALES A LA NAVE, PASAJEROS Y CARGA

4.1 Horarios

4.1.1 Horario de atención al público

Lunes a Viernes: 07:30 – 16:00.

4.1.2 Horario de trabajo

Horarios para adelantar actividades en la instalación portuaria:

Lunes a Viernes: 07:00 – 16:00

Sábados: 07:00 – 12:00

A solicitud del contratista el horario de trabajos se puede extender hasta las 18:00.

Durante Operación Portuaria:

24 horas de operación.

4.2 Condiciones de la prestación del servicio.

El servicio portuario que presta la Sociedad Portuaria Bavaria S.A., es de carácter privado para todas las empresas vinculadas jurídica o económicamente con la Sociedad Portuaria Bavaria S.A. No se prestará servicio al público en general. De acuerdo con el numeral 5.23 de la ley 1ª de 1991, los usuarios serán los dueños de la carga y los operadores portuarios. Los cambios a las modalidades de operación, clase de carga y tipo de servicio, que se otorgaron a través de contrato de concesión portuaria No. GG-P-BAVARIA 001 de 2007, deben ser autorizados previamente y por escrito por parte del INCO (ahora ANI), a través del Subgerente de Gestión Contractual, o quien haga sus veces, siempre y cuando se cumpla con el procedimiento legal vigente que autorice las modificaciones iniciales del contrato. Estas modificaciones, correcciones o adiciones se deberán formalizar a través de Otro Sí que se publicará en el Diario Único de Contratación Estatal, dentro de los 10 días siguientes a su firma.

El servicio de muelle, para cargue y descargue, hace parte de la cadena de transporte de materias primas y producción de la planta de Maltería, razón por la cual, las naves que arriben al terminal deben cumplir con las condiciones de cargue y/o descargue de graneles limpios de origen vegetal que se convierten en las materias primas necesarias para los procesos de transformación y producción de maltas, y con destinos a alguna de las empresas vinculadas jurídica o económicamente a la Sociedad Portuaria Bavaria S.A.

Las condiciones de acceso a la prestación de los servicios que se fijan en el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., garantizan la eficiencia, eficacia y competitividad con los siguientes objetivos:

- a. La adecuada prestación del servicio de acuerdo con los requisitos técnicos, ambientales, de seguridad y calidad que se establezcan en el respectivo contrato de concesión o autorización.
- b. El desarrollo de la planificación portuaria.
- c. El comportamiento adecuado, dentro de las prácticas de la libre competencia, de los operadores portuarios del servicio.
- d. La protección de los usuarios.
- e. La libre participación en la prestación de servicios básicos

4.3 Documentación necesaria para la prestación de los servicios.

De acuerdo al Manual de Contratistas, código: 02-000509, disponible a través del sitio web, www.bavaria.co, se establece para Bavaria y sus Subsidiarias las normas y

procedimientos, de obligatorio cumplimiento por parte de proveedores, contratistas y subcontratistas, para la planificación de las actividades relacionadas con la ejecución del contrato.

El objetivo principal es informar al proveedor, contratista y sus subcontratistas las responsabilidades generales referentes a la seguridad y salud en el trabajo y la gestión ambiental en el desarrollo de las actividades objeto del contrato, con el fin de prevenir incidentes y accidentes de trabajo, enfermedades laborales, impactos ambientales negativos, daños a la calidad o inocuidad del producto, equipos e infraestructura de Bavaria y sus Subsidiarias.

El incumplimiento de las normas indicadas por este manual para preservar la seguridad, la protección del medio ambiente, el producto y las instalaciones de Bavaria y sus Subsidiarias, se considera un incumplimiento contractual y puede generar la detención, suspensión, cancelación de la labores y la ocurrencia deliberada o reiterada puede llevar a la expulsión del contratista o sus trabajadores de las instalaciones así como la liquidación del contrato.

El manual hace parte del Sistema de Gestión Integral de Bavaria y sus Subsidiarias, se entrega como parte constitutiva del contrato y es de obligatorio cumplimiento por parte del contratista durante la ejecución del contrato con Bavaria y sus Subsidiarias.

El manual de contratistas complementa y respeta los sistemas y programas individuales de seguridad del contratista, quien es responsable de la seguridad y salud el trabajo de sus empleados, subcontratistas, asesores vendedores y proveedores mientras se encuentren en las instalaciones de Bavaria y sus Subsidiarias, o cuando realicen labores en su nombre.

4.4 Protocolo de verificación de información y documentos.

Sociedad Portuaria Bavaria S.A., 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 es aquella en la cual el titular de la autorización los acepta a satisfacción.

El Comité Ejecutivo de Bavaria S.A. (enero 29 de 2014) y las respectivas Juntas Directivas de Cervecería Unión S.A. (octubre 28 de 2013), Cervecería del Valle S.A. (febrero 4 de 2014), Impresora del Sur S.A. (noviembre 12 de 2013), Maltería Tropical S.A. (noviembre 12 de 2013), Sociedad Portuaria Bavaria S.A. (noviembre 12 de 2013), Inversiones Maltería Tropical S.A. (febrero 18 de 2014), Transportes TEV S.A. (noviembre 5 de 2013) y Fundación Bavaria (noviembre 5 de 2013) aprobaron la Política de Administración de Documentos y ordenaron su publicación y difusión.

Los objetivos de la Política son los siguientes:

- a. Facilitar a la Empresa la administración de sus documentos, de acuerdo con todas las regulaciones aplicables.
- b. Facilitar la adopción de las mejores prácticas y los estándares internacionales en la creación, conservación y eliminación de documentos.
- c. Promover la buena administración de los documentos con el propósito de maximizar su uso como recurso del negocio.

La Política de Administración de Documentos se encuentra disponible para consulta a través del sitio web, www.bavaria.co.

Sociedad Portuaria Bavaria S.A., para el arribo de una nave, adopta el procedimiento que realiza el Agente Naviero para el anuncio, llegada y posterior descargue de la motonave, el cual se describe a continuación:

- a. El agente naviero con 96 horas de antelación a la llegada reporta al sistema informático de la Dirección General Marítima (DIMAR), los datos relacionados con la Motonave como son: importador/exportador, cantidad, peso, descripción de la mercancía, número de tripulantes.
- b. DIMAR autoriza al agente naviero la llegada de la Motonave al país. El agente naviero en el sistema de la DIAN documenta y manifiesta la carga con 24 horas de antelación a la llegada del barco.
- c. Una vez la motonave ha atracado, el agente naviero hace el aviso de llegada en el sistema de la DIAN (MUISCA).
- d. El agente de naviero hace el informe de descargue/cargue e inconsistencias en el sistema de la DIAN y migra este informe al SIGA, para solicitud de levante y posterior descargue/cargue de la motonave.

4.5 Servicios generales

4.5.1 Uso de dársena de maniobra y canales de acceso privado

El uso de la dársena de maniobra y canal de acceso privado, se realiza por parte de las motonaves que realizan arribo y zarpe a la instalación portuaria de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., en las condiciones descritas en los Numerales 3.1 y 3.2 de este Reglamento y en cumplimiento de la normativa establecida por la Autoridad Marítima Nacional. Las áreas marítimas se encuentran identificadas con las ayudas a la navegación descritas en el Numeral 3.5 de este Reglamento.

4.5.2 Control de las operaciones portuarias, marítimas, terrestres, fluviales y férreas.

A través de la Estación del Control Tráfico del Puerto de Cartagena, se realiza por parte de la Autoridad Marítima Nacional el Control de Tráfico Marítimo de las naves que arriban y salen del Puerto. El control de las operaciones portuarias se encuentra a cargo de la Sociedad Portuaria Bavaria S.A., a través de los operadores portuarios autorizados para participar en él, dependiendo del tipo de actividad que realizase (amarre, cargue/descargue, etc).

A través de la Gerencia de Producción de Maltería Tropical S.A.:

- a. Coordina las actividades necesarias, para garantizar un eficiente y seguro proceso de cargue y/o descargue de mercancías.
- b. Es el interlocutor con los operadores portuarios, agentes navieros y Capitán de los buques que atracan en el muelle.
- c. Con la intervención de laboratorios, interno o externos, verifica la calidad de los productos que llegan o salen del muelle.
- d. Determina si un producto cumple o no con los estándares de calidad exigidos y acepta o rechaza el mismo.
- e. Por intermedio de inspectores externos, realiza los aforos de mercancías

4.5.3 Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto.

La instalación portuaria a través de una empresa especializada en servicios de seguridad y debidamente autorizada por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, tiene asignado personal, caninos y tecnología que permiten el cubrimiento de las áreas de la terminal marítima. Esta vigilancia tiene establecido tres controles: el primero de ellos en la puerta de acceso a la instalación; el segundo en el área para ingreso a la pasarela de tránsito hacia el muelle y el último en el área de acceso al muelle. Durante la permanencia de nave en el muelle, el servicio de vigilancia es reforzado con personal para control específico sobre esta área.

Se tiene la disponibilidad permanente de un bote motor debidamente autorizado por la Dirección General Marítima, para realizar navegación en aguas jurisdiccionales de Colombia, cuya función es realizar vigilancia y control sobre las áreas marítimas concesionadas a Sociedad Portuaria Bavaria S.A.

Las funciones de vigilancia se orientan principalmente:

- a. Revisión con el fin de identificar amenazas que atentan contra la seguridad e integridad de las instalaciones y las personas.
- b. Identificación de personal y vehículos que realizan acceso a la instalación portuaria.
- c. Verificar cerramientos, límites y en general las áreas de la instalación portuarias con el fin de identificar y/o neutralizar potenciales amenazas.
- d. Informar al Supervisor de Vigilancia de las anomalías que se presenten durante el servicio.

4.5.4 Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto.

Sociedad Portuaria Bavaria S.A., cuenta con la iluminación necesaria para cubrir todas las áreas involucradas en las operaciones de atraque y amarre, así como la

operaciones de cargue/descargue en el muelle, que garantizan una operación segura durante las 24 horas. La banda transportadora cuenta con iluminación interna que permite la verificación de esta y el tránsito seguro del personal.

Por parte de la motonave durante las maniobras de aproximación, atraque, amarre y permanencia en el muelle, deberá disponer de iluminación.

4.5.5 Condiciones de limpieza general del terminal.

Sociedad Portuaria Bavaria S.A., cuenta con un programa de limpieza general a través de prestación de servicios con empresas especializadas en este tipo de actividades. Su función se centra en mantener en excelente estado de limpieza y conservación las áreas de la instalación portuaria y la disposición final de los residuos sólidos. Para el caso particular de la banda transportadora se tiene implementado un programa especial para la limpieza y conservación antes y después de la operación del equipo.

Dentro de los subprogramas que se llevan a cabo para el tratamiento de residuos sólidos se contempla: 1) clasificación; con el fin de identificar, clasificar y separar el material; 2) organización y limpieza, mantener en excelente estado de organización y limpieza las áreas dispuestas para la recepción de los residuos sólidos; 3) Mantenimiento, preventivo o correctivo de los depósitos con el fin de garantizar la contención de estos durante su acumulación.

4.6 Servicios a la nave.

4.6.1 Características del buque tipo o de diseño.

Tipo: Handy Size – Granelero.
Eslora: 180 m.
Manga: 30 m.
Calado: 11 m (máximo).
DWT: 25.000 ton.

4.6.2 Servicio de practicaaje.

Teniendo en cuenta que las naves que arriban al terminal son de más de doscientas (200) toneladas de registro bruto (TRB), para Sociedad Portuaria Bavaria S.A., el servicio de practicaaje es obligatorio en las siguientes maniobras que se realicen:

- Abarloamiento.
- Acoderamiento.
- Amarre a boyas o piñas.
- Cambio de muelle.
- Atraque.
- Fondeo.
- Entrada y salida de puerto.
- Zarpe.

El servicio de practicaaje, deberá ser solicitado directamente por el Capitán del buque o en su defecto por el Armador de éste, o el Agente Marítimo, con el fin que se coordine la prestación eficiente y oportuna del servicio. El servicio de práctico, se suministra a través de una empresa que presta el servicio al terminal portuario y que se encuentre autorizada como operador portuario para este tipo de actividad.

4.6.3 Servicio de remolcador.

Toda motonave con tonelaje de registro bruto superior a 2.000, se encuentra obligada a utilizar el servicio de remolque. Las naves nacionales o extranjeras de arqueo bruto menor a dos mil (2.000) podrán realizar maniobras en áreas de practicaaje, sin apoyo de remolcadores. El empleo de remolcadores para maniobras de asistencia a dichas naves, queda bajo responsabilidad del Capitán de acuerdo con las recomendaciones del piloto práctico, teniendo en cuenta las características de la nave y las condiciones meteorológicas reinantes en la zona de la maniobra.

La asistencia de remolcadores para las maniobras de aproximación, atraque, amarre y zarpe, en la Sociedad Portuaria Bavaria S.A., se realiza a través de la participación de un remolcador cuyas características se describen a continuación, superando el TBP establecido por la Autoridad Marítima Nacional acuerdo Resolución No, 138 de 2005, Anexo "A, en el Anexo "B, se presentan las fichas técnicas:

Descripción	Característica
Nombre	Atlas - Altra
Eslora (m)	34,95 – 29
Manga (m)	10,5 – 9,5
Calado (m)	4,91 – 3,8
Velocidad (Kn)	13 – 12
Bollard Pull (T)	63 – 51
Tonelaje Bruto (GRT)	456 - 295
Casa Clasificadora	Lloyd's Register
Armador	Coltugs

4.6.4 Amarre y desamarre de buques.

Una vez atracada la nave, su posición se fija sobre dos (2) piñas de amarre posicionadas al Norte (A) y Sur (B) las cuales se encuentran a 45 m del muelle, prefabricadas en concreto reforzado con sección transversal de 0,50 x 0,50 m, con terminación en una plataforma hexagonal con diámetro de 4,0 metros, equipada con un noray para amarre y escalera de acceso para los amarradores. Las piñas de atraque de permiten el amarre de los largos de proa y popa. Las demás líneas de amarre de la nave: través (popa y proa) y spring (proa y popa), se fijan directamente sobre los noray's que se encuentran en el muelle, la cantidad de líneas de amarre dependerá del tipo de diseño de las motonaves. Una vez la nave se encuentre en posición de atraque, se hacen firmes las líneas y se doblan estas en cada noray, una vez concluida esta

actividad el práctico realiza su desembarco. El servicio de amarre y desamarre se presta a través de operador portuario debidamente certificado por la autoridad competente. La comunicación se realiza en forma directa con el práctico a bordo de la motonave a través del uso de radios en frecuencia VHF. Los amarradores deben cumplir con las normas mínimas de Elementos de Protección Personal: Chaleco salvavidas, calzado de seguridad con suela antideslizante, guantes de protección, casco de seguridad, uniforme que identifique la empresa y apto para la actividad, linterna, cinturón de fuerza.

Durante la permanencia en su posición de atraque, la nave y el muelle para su protección cuentan con once (11) defensas fijas Hwaseung ExWill 1000H x 1000L, instaladas en el muelle para absorber los impactos transversales, frontales, axiales, etc, de hasta 100 kNm.

El proceso de amarre y manejo de cabos, lo solicita directamente la agencia marítima con el servicio de pilotaje. El piloto indica el orden en que se colocan los cabos o se liberan y Sociedad Portuaria indica los noray's a utilizar, dependiendo de la posición en que va a quedar atracado el buque en el muelle.

El Capitán de la nave, adoptará las medidas necesarias para vigilar la tensión de la amarras en los diferentes estados de carga/descarga.

4.6.5 Muellaje.

Sociedad Portuaria Bavaria S.A., cuenta con un solo puesto de atraque dispuesto en el costado Este de la plataforma, el cual cuenta con todos los elementos necesarios para su seguridad (noray's, defensas, iluminación), complementan esta plataforma tipo pantalán, dos piñas de amarre (A) y (B), que permiten asegurar la nave con los largos de proa y popa.

4.6.6 Apertura de escotilla.

El permiso para iniciar operaciones de cargue y descargue lo otorga Sociedad Portuaria Bavaria S.A., previa declaración de libre plática por parte de la Capitanía de Puerto.

Sociedad Portuaria Bavaria S.A., se reserva el derecho de efectuar por su cuenta o a través de terceros calificados inspección de:

- a. Acta de visita debidamente firmada.
- b. Matricula vigente de la nave.
- c. Certificado sanitario, vigente.
- d. Certificados de una Sociedad clasificadora vigentes, relativos a:
 - Casco
 - Maquinaria
 - Estación de radio
 - Aparejos de carga

- Documentos de la carga
- Certificado Internacional de francobordo, líneas de carga 1966, Protocolo 1988–1190
- e. El exterior del casco para establecer si hay descargas o fugas que pudieran contaminar las aguas de la Bahía.
- f. Calados que permitan conducir un draft survey.
- g. Existencias de combustible, lubricantes, agua dulce, lastres, etc. que afecten el draft survey.
- h. Calidad de las mercancías con destino al Concesionario.

Al término de la maniobra de atraque, las naves deben facilitar el acceso a las bodegas para inspección de los productos.

La nave dispondrá durante todo el tiempo de un Oficial de Guardia y tripulantes, quienes deben coordinar con el Operador Portuario las operaciones de movimientos de carga.

4.6.7 Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos.

Las operaciones de cargue/descargue se realizan a través de los siguientes equipos y sistemas que se encuentran acondicionados en el muelle de atraque para las naves:

- a. Una banda transportadora de 40 pulgadas de ancho que trabaja a una rata máxima de 300 ton/h, que se encarga de realizar la transferencia de carga desde la plataforma de operaciones hasta los silos de recibo y almacenamiento, los mecanismos del transportador se alojan en una pasarela que también se usa para el tránsito de los peatones y operarios.
- b. Un equipo succionador neumático marca VIGAN - Modelo NIV-300, el cual se encarga de extraer los graneles de las bodegas del buque y luego dosificar la cantidad adecuada de carga para alimentar la banda transportadora.
- c. Un elevador de canjilones que se usa eventualmente como equipo de cargue de buques.

4.6.8 Reparaciones menores.

Las reparaciones menores se encuentran restringidas para realizar durante la permanencia de la nave en posición de atraque. En casos particulares estas podrán ser autorizadas por parte Autoridad Marítima y de la Sociedad Portuaria Bavaria S.A.

4.6.9 Aprovechamiento y usería.

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. El acceso para el aprovisionamiento será marítimo.

4.6.10 Recibo y suministro de lastre.

Sociedad Portuaria S.A., no tiene autorizado la realización de operaciones de recibo o suministro de lastre.

4.6.11 Suministro de combustible.

Sociedad Portuaria S.A., no tiene autorizado la realización de operaciones de suministro de combustible. Lo anterior, en razón que durante la permanencia de la motonave en posición de atraque, se realizan operaciones de cargue/descargue de graneles de origen vegetal, través del muelle especializado que hacen parte de la cadena de transporte de materias primas de producción de la planta de Maltería Tropical S.A., siendo esto incompatible con el tipo de productos que se maneja en la instalación portuaria, al poner en riesgo la calidad de la carga.

4.6.12 Servicios de lancha

Sociedad Portuaria S.A., no presta servicio de lancha, los requerimientos de este tipo deben realizarse por parte del Capitán de la nave al Agente Marítimo, informando al terminal marítimo las características del servicio, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en este reglamento.

4.6.13 Recepción de desechos líquidos y vertimiento.

- a. Todas las naves que arriben al Terminal deben dar cumplimiento a las normas establecidas en el Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación del Mar por parte de los Barcos (MARPOL 73/78).
- b. 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).
- c. Previa solicitud del Agente Marítimo y visto bueno de la Sociedad Portuaria, los Operadores Portuarios autorizados pueden prestar el servicio de recepción de desechos líquidos. La consiguiente interrupción de las operaciones serán por cuenta del buque, al igual que el servicio prestado. La recepción de los desechos se realizará por vía marítima.
- d. 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.
- e. Se encuentra prohibido cualquier tipo de vertimiento hacia el área marítima o muelle, durante la permanencia de la nave en posición de atraque.
- f. Los operadores portuarios autorizados para realizar la operación darán cumplimiento al Formato Normalizado de Notificación Previa a la Entrega de desechos en las Instalaciones Portuarias (Circular OMI MEPC.1/Circ.834, Apéndice 2 y 3).

4.6.14 Recepción de desechos sólidos.

- a. Los residuos sólidos aprovechables generados por las actividades desarrolladas en la Instalación Portuaria son recepcionados de manera selectivas en canecas dispuestas para tal fin en el muelle, almacenadas temporalmente en el centro de acopio de Maltería Tropical S.A., y entregadas a empresas dedicadas a la actividad de reciclaje.
- b. Con el fin de evitar la dispersión de material particulado en el cargue y descargue de mercancía, Sociedad Portuaria Bavaria S.A., ejecutará de manera estricta el plan de mantenimiento y el plan de inversiones de los equipos de succión y transporte de la cebada desde y hacia el buque y silos.
- c. Previa solicitud del Agente Marítimo y visto bueno de la Sociedad Portuaria, los Operadores Portuarios autorizados pueden prestar el servicio de recepción de desechos sólidos. La consiguiente interrupción de las operaciones serán por cuenta del buque, al igual que el servicio prestado. La recepción de los desechos se realizará por vía marítima
- d. Los residuos sólidos comunes son transportados al centro de acopio de Maltería Tropical S.A., y entregados a la empresa de servicio domiciliario de aseo del municipio.
- e. Los residuos sólidos generados en el muelle se gestionan a través del sistema de gestión integral de residuos sólidos implementado en Maltería Tropical S.A. Todos los residuos se entregan a empresas gestoras debidamente autorizadas por las autoridades ambientales para el manejo, aprovechamiento y disposición final. El seguimiento a esta gestión se hace a través de indicadores de generación y aprovechamiento de residuos, mediante informe semestral de gestión de residuos.

- f. Los operadores portuarios autorizados para realizar la operación darán cumplimiento al Formato Normalizado de Notificación Previa a la Entrega de desechos en las Instalaciones Portuarias (Circular OMI MEPC.1/Circ.834, Apéndice 2 y 3).

g.

4.6.15 Servicio de vigilancia

La instalación portuaria a través de una empresa especializada en servicios de seguridad y debidamente autorizada por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, tiene asignado personal, caninos y tecnología que permiten el cubrimiento de las áreas de la terminal marítima. Esta vigilancia tiene establecido tres controles: el primero de ellos en la puerta de acceso a la instalación; el segundo en el área para ingreso a la pasarela de tránsito hacia el muelle y el último en el área de acceso al muelle. Durante la permanencia de nave en el muelle, el servicio de vigilancia es reforzado con personal para control específico sobre esta área.

Las funciones de vigilancia se orientan principalmente:

- a. Revisión con el fin de identificar amenazas que atentar contra la seguridad e integridad de las instalaciones y las personas.
- b. Identificación de personal y vehículos que realizan acceso a la instalación portuaria.
- c. Verificar cerramientos, límites y en general las áreas de la instalación portuarias con el fin de identificar y/o neutralizar potenciales amenazas.
- d. Informar al Supervisor de Vigilancia de las anomalías que se presenten durante el servicio.

4.6.16 Servicios públicos.

4.6.16.1 Suministro de agua potable.

Sociedad Portuaria Bavaria S.A., no tiene la capacidad para el suministro del servicio público de agua potable a través del muelle. En caso de requerimiento de alguna nave para el suministro de este servicio, se debe realizar por vía marítima en coordinación con el Agente Marítimo, previo cumplimiento de los requisitos establecidos por las Autoridades y la Sociedad Portuaria Bavaria S.A., a través de este reglamento para la obtención de los respectivos permisos para ingreso al área marítima de la instalación portuaria.

4.6.16.2 Electricidad.

Sociedad Portuaria Bavaria S.A., no suministra servicios públicos a las naves que permanecen en la instalación portuaria.

4.6.17 Fumigaciones

Sociedad Portuaria Bavaria S.A., durante la permanencia de la nave en la instalación portuaria, tiene restringido la realización de actividades de fumigación.

4.6.18 Alquiler de equipos y aparejos

Todo el equipo, material y aparejos adicionales requeridos y en complemento al que se encuentra en la instalación portuaria, se realizará a través del Operador Portuario autorizado para realizar las operaciones de cargue/descargue de la nave.

4.7 Servicios a los pasajeros

4.7.1 Embarque y desembarque de pasajeros

El Terminal Marítimo de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., no se encuentra habilitado para el recibo y manejo de naves de pasaje, ni embarcaciones de turismo.

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

El Terminal Marítimo de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., no se encuentra habilitado para realizar operaciones cargue y descargue de equipajes y vehículos en régimen de pasaje.

4.8 Servicios a la carga.

4.8.1 Manipulación y transporte de mercancías.

La mercancía deberá ser manipulada con los medios adecuados, con el fin de evitar daños en la infraestructura, naves, carga y el personal portuario que se encuentre laborando en la terminal portuaria. Los operadores portuarios y contratistas deberán adoptar las precauciones necesarias para que no se produzcan derrames o caídas de mercancías durante su manipulación y transporte en el terminal. De igual forma, deberán cumplir todas las obligaciones y conocer los procedimientos establecidos en la presente reglamentación.

Para ello, todas las operaciones de cargue/descargue de la mercancía se realizan a través de la banda transportadora y el succionador neumático VIGAN.

4.8.2 Cargue /Descargue/Transbordo.

El cargue/descargue de la malta/cebada, se realiza a través de la banda transportadora de 40 pulgadas con el uso del cargador/succionador neumático y es transportada

desde o hacia los silos ubicados en la planta de Maltería Tropical S.A. Sociedad Portuaria Bavaria S.A., no realiza operaciones de transbordo de carga.

4.8.3 Usería /Estiba /Desestiba.

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. El acceso para el aprovisionamiento será marítimo.

El Capitán de la nave es responsable de controlar que el plan de cargue este de acuerdo al plan de estiba y velar por seguridad de la embarcación. Cualquier novedad que represente un riesgo para la navegación deberá ser informada inmediatamente por el Capitán de la nave para tomar los correctivos del caso.

El operador portuario, en coordinación permanente con el Capitán y el Primer Oficial de la nave, realiza el cargue/descargue de la nave de acuerdo al plan de estiba/desestiba establecido.

4.8.4 Clasificación y toma de muestras.

Descargue de Cebada:

- a. Sociedad Portuaria Bavaria S.A., inspecciona, supervisa, verifica y controla las actividades relacionadas con la toma de muestras y control de peso durante la operación de descargue de la cebada importada vía barco en el terminal marítimo. Igualmente, registra eventos sucedidos las 24 horas del día desde el inicio hasta el final de la operación.
- b. Efectúa control de peso y muestreo a bordo de la motonave y en la planta de almacenamiento.
- c. Emisión de certificación de cantidades vía báscula, estableciendo cantidades descargadas vía draft survey mediante mediciones a bordo.
- d. Monitorea temperatura del producto durante todo el proceso u operación de descarga.
- e. Mediante procedimientos recomendados por GAFTA, realización de muestreos las 24 horas durante la operación de descargue, basados en las muestras de los sub-lotes tomados cada hora, tanto en bodegas del barco como en la banda transportadora.
- f. Reporte diario con detalles de la operación: tiempos registrados, eventos, reportes temperaturas, cantidades descargadas y por descargar.
- g. Toda la operación de inicio es soportada por un reporte fotográfico del barco y el producto en las bodegas.

- h. Emisión de certificado de cantidad de acuerdo a los resultados de báscula y el draft Survey.

Cargue de Malta:

- a. Inspección, supervisión, verificación y control de las actividades relacionadas con la toma de muestras y control de peso durante la operación de cargue de la malta de exportación vía barco en la instalación portuaria. Igualmente, registra eventos sucedidos las 24 horas del día desde el inicio hasta el final de la operación.
- b. Control de peso y muestreo a bordo de la motonave y en la planta de almacenamiento del producto a exportar.
- c. Una vez arriba la nave al terminal, inspección de cada una de las bodegas del barco, con el objeto de verificar estas se encuentren aptas para recibir el producto a cargar. Igualmente, supervisión e inspección del proceso de estanqueidad realizado por el barco a cada una de las bodegas designadas para cargar el producto.
- d. Certificación de cantidades vía báscula, estableciendo cantidades cargadas vía draft survey mediante mediciones a bordo.
- e. Mediante procedimientos recomendados por GAFTA, realización de muestre las 24 horas durante la operación de cargue, basados en las muestras de los sub-lotes tomados cada hora, tanto en bodegas del barco como en la banda transportadora.
- f. Reporte diario con detalles de la operación: tiempos registrados, eventos, reportes temperaturas, cantidades descargadas y por descargar.
- g. Toda la operación de bodega, junto con el proceso de estanqueidad ejecutado por la tripulación del barco es soportado por reporte fotográfico.
- h. Emisión de certificado de cantidad de acuerdo a los resultados de báscula y el draft survey.

4.8.5 Reconocimiento o inspección de mercancías.

Para esta actividad se coordina entre los operadores portuarios, agentes y Sociedad Portuaria Bavaria S.A., los servicios de los laboratorios para verificar calidades, y de por sí, o por intermedio de inspectores externos, se realizan los aforos de mercancías, independientemente de aquellos que hicieran las autoridades:

- a. Certificados de Calidad emitidos por el ente certificador en el lugar de embarque de la cebada.
- b. Certificado Fitosanitario.
- c. Muestra previa enviada al laboratorio de calidad para análisis de micromaltaje y químicos completos.
- d. Los requisitos de calidad se encuentran especificados en los contratos de compra de la cebada.
- e. Los parámetros están sujetos a verificación por parte del laboratorio de calidad de Maltería Tropical.
- f. Visita Autoridades Portuarias (DAS, Salud Pública, Policía Antinarcóticos) y itosanitaria (ICA).

- g. Interfaz Buque-Puerto: Oficial Protección de Instalaciones Portuarias, OPIP.

4.8.6 Trimado /Trincado /Tarja.

El trimado es responsabilidad del Capitán de la nave. Dado que la estabilidad de la embarcación cambia con la operación de cargue y descargue, el Capitán debe operar sus sistemas de estabilidad para mantener la seguridad de la embarcación. Cualquier novedad durante el cargue o descargue deberá ser informada inmediatamente a la sociedad portuaria. Lo anterior, ajustado al Plan de Estiba de la nave.

4.8.7 Manejo y reubicación.

Para las operaciones de cargue y descargue de naves, la Sociedad Portuaria Bavaria S.A., utilizará los sistemas y equipos propios de la instalación portuaria. Para el caso del descargue de mercancías se hará con el succionador neumático, excepto cuando el propietario del producto exija que se haga con cucharas y su destino serán los silos ubicados en Maltería Tropical S.A. El cargue sólo se puede hacer a través del elevador dispuesto en el extremo final de la banda transportadora y la carga bien desde los silos ubicados en Maltería Tropical S.A.

4.8.8 Servicio a los contenedores.

Sociedad Portuaria Bavaria S.A., no maneja carga contenedorizada.

4.8.9 Embalaje y reembalaje.

Sociedad Portuaria Bavaria S.A., no realiza embalaje y reembalaje de la carga.

4.8.10 Pesaje /Cubicaje.

Sociedad Portuaria Bavaria S.A., inspecciona, supervisa, verifica y controla las actividades relacionadas con el control de peso durante la operación de descargue de la cebada importada y cargue de la malta de exportación, vía barco en el terminal marítimo. Igualmente, registra eventos sucedidos las 24 horas del día desde el inicio hasta el final de la operación.

Previo al arribo de la motonave, supervisa la verificación de la báscula del terminal por medio de la cual se realizará el pesaje del producto descargado/cargado.

Durante la operación de cargue/descargue se realizan registro de datos de la báscula y se establecen las cantidades para la certificación total. Además, de la certificación de cantidades a través de la báscula, se establecen las cantidades con verificación de mediciones a bordo, draft survey

La emisión del certificado de cantidades se realiza con base a los resultados obtenidos de mediciones en la báscula y el draft survey.

4.8.11 Marcación y rotulación.

El marcado y rotulación se realiza a las muestras tomadas a la carga de acuerdo al Plan de Muestreo e identificación establecidos para ello:

Descripción de muestra	Numero de muestras	Destino de Muestra
Muestra de superficie de Bodegas de MN	3 por Bodega	2 TRO - 1 SGS
Sub-lotes por cada 500 ton de malta al recibo	2 por cada sub-lote	1 TRO - 1 SGS
Muestra compuesta por cada Bodega de MN	3 por Bodega	2 TRO -1 SGS
Muestra compuesta general de carga de MN	10 compuestas generales	5 TRO- 5 SGS
Muestreo banda T1 compuesta general carga	8 compuestas generales	4 TRO – 5 SGS

	IDENTIFICACION	TRO 63214008
	MUESTRA DE CEBADA	ACUÑA SEGÚN D1
IDENTIFICACION:		
FECHA MUESTREO:		
VARIEDAD: M/N		
REMOJO ☐ LLENADO SILO ☐ EN EL SILO ☐		
OTRO ☐ PTO. MUESTREO:		
SILO N°: A TUD:		
OP. RESPONSABLE: TURNO:		
RECIBO EN LABORATORIO:		

4.8.12 Almacenaje y/o almacenamiento de mercancías.

Sociedad Portuaria Bavaria S.A., no realiza almacenamiento de la carga. La carga es transportada a través de la banda transportadora y almacenada en las instalaciones de Maltería Tropical S.A, en los silos dispuestos para ello.

4.8.13 Porteo de la carga o transporte terrestre.

Sociedad Portuaria Bavaria S.A., no presta el servicio de porteo de carga o transporte de terrestre.

4.8.14 Consolidación o desconsolidación de mercancías.

Sociedad Portuaria Bavaria S.A., no presta el servicio de consolidación o desconsolidación de la carga.

4.8.15 Cadenas de frío.

Sociedad Portuaria Bavaria S.A., no presta el servicio para carga que requiere cadenas de frío.

CAPÍTULO V

PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

5.1 Protocolo de maniobras.

5.1.1 Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario.

En el área de aproximación y área de maniobra no se presenta el tránsito de embarcaciones de alto bordo. Embarcaciones menores y artefactos navales, procedentes del Canal del Dique, principalmente realizan tránsito por este sector y hacia el área de fondeo “A” de la Bahía de Cartagena.

La aproximación se inicia desde la boya No. 12 (correspondiente al canal principal de la bahía de Cartagena), desde allí se navega 2.400 m, entre rumbos 128° y 135°, registrando profundidades promedio de 15 m. Posteriormente, se vira entre 177° - 190°, durante 1.165 metros, comenzando la disminución progresiva y uniforme de la profundidad hacia el área del Muelle de la instalación portuaria, realizando maniobra de atraque. Las características del canal de acceso y áreas de maniobras son las siguientes: Ancho de canal 160 m, longitud del canal 350 m, profundidad del canal 12 m, diámetro de giro 360 m.

5.1.2 Maniobra de Atraque

A través del Agente Marítimo, se presenta a la Sociedad Portuaria Bavaria S.A., en el medio que esta establezca, la relación de las naves que llegarán durante el mes calendario siguiente. En caso de existir modificaciones, la información deberá ser actualizada oportunamente. El Agente Marítimo deberá presentar a la Sociedad Portuaria, en el medio que esta establezca, con un mínimo de doce (12) horas de anticipación al arribo de la nave, la confirmación de su arribo.

La maniobra de atraque se realiza sobre un muelle de concreto de 130 x 15 metros, con una profundidad máxima de 11,5 m, para un calado operacional de 11 m, en la banda Este del muelle, única posición de atraque.

A partir del segundo viraje después de dejar el canal de acceso público de la bahía de Cartagena, navegando entre 177° y 190°, se inicia la enfilación del muelle, teniendo las aguas más seguras al Este del muelle, limitadas por tres boyas laterales de color verde. En este mismo punto se cuenta con la disponibilidad de un remolcador para apoyar la maniobra de aproximación y atraque. La nave atraca en su posición en sentido Norte – Sur, sin requerir ningún tipo de reviro para lograr la maniobra.

La nave anunciada, confirmada y con los documentos exigidos en el presente Reglamento, tendrá prelación de atraque sobre las que no hayan cumplido estos requisitos. La prelación de atraque se efectuará en orden de arribo al Terminal o zona

de fondeo, teniendo en cuenta el orden descrito en este Reglamento. Toda nave, cualquiera que sea su nacionalidad, clasificación, tonelaje de registro, eslora, manga o calado, para efectos de prestación de atraque, se someterá a la prelación que se detalla, la cual podrá ser modificada por Sociedad Portuaria Bavaria S.A., de acuerdo con las condiciones operativas:

- Arribada forzosa.
- Buques de la Armada Nacional.
- Buques de las Armadas extranjeras en visita oficial.
- Barcos graneleros.

Las naves de guerra nacionales o de bandera extranjera, buques escuela y naves en visita oficial, que hayan sido anunciadas previamente por la Armada Nacional, podrán atracar en los muelles del Terminal por el tiempo que sea necesario para las formalidades protocolarias; el resto del tiempo deberán permanecer en zona de fondeo. Si llegaran varios buques de guerra en visita oficial, éstos se abarloadrán por naciones.

La prelación establecida se aplicará a las naves fondeadas que hayan arribado al Terminal dentro del mismo período en doce (12) horas, siempre y cuando hayan confirmado su arribo, solicitado servicios, presentada la documentación completa y se encuentren declaradas en libre plática por parte de las autoridades.

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

Las comunicaciones durante la maniobra de atraque, amarre y zarpe 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 establecido por la Autoridad Marítima. Durante la maniobra sólo pueden intervenir en este canal los Operadores Portuarios, el Práctico de la nave y la Sociedad Portuaria.

5.1.3 Maniobra de amarre.

Una vez atracada la nave, su posición se fija sobre dos (2) piñas de amarre posicionadas al Norte (A) y Sur (B) las cuales se encuentran a 45 m del muelle, prefabricadas en concreto reforzado con sección transversal de 0,50 x 0,50 m, con terminación en una plataforma hexagonal con diámetro de 4,0 metros, equipada con un noray para amarre y escalera de acceso para los amarradores. Las piñas de atraque permiten el amarre de las naves con los largos de proa y popa. Las demás líneas de amarre de la nave: través (popa y proa) y spring (proa y popa), se fijan directamente sobre los noray's que se encuentran en el muelle, la cantidad de líneas de amarre dependerá del tipo de diseño de las motonaves. Una vez la nave se encuentre en posición de atraque, se hacen firmes las líneas y se doblan estas en cada noray, una vez concluida esta actividad el práctico realiza su desembarco. El servicio de amarre y desamarre se presta a través de operador portuario debidamente certificado por la autoridad competente. La comunicación se realiza en forma directa con el práctico a

bordo de la motonave a través del uso de radios en frecuencia VHF. Los amarradores deben cumplir con las normas mínimas de Elementos de Protección Personal: chaleco salvavidas, calzado de seguridad con suela antideslizante, guantes de protección, casco de seguridad, uniforme que identifique la empresa y apto para la actividad, linterna, cinturón de fuerza.

Durante la permanencia en su posición de atraque, la nave y el muelle para su protección cuentan con once (11) defensas fijas Hwaseung ExWill 1000H x 1000L, instaladas en el muelle para absorber los impactos transversales, frontales, axiales, etc, de hasta 100 kNm.

El proceso de amarre y manejo de cabos, lo solicita directamente la agencia marítima con el servicio de pilotaje. El piloto indica el orden en que se colocan los cabos y Sociedad Portuaria indica los noray's a utilizar, dependiendo de la posición en que va a quedar atracado el buque en el muelle.

5.1.4 Maniobra de zarpe.

El desatraque de una nave se realiza en los siguientes casos:

- Cuando se constate bajo rendimiento, imputable a las condiciones mismas de la nave, deficiencia del Operador Portuario y condiciones de los cargamentos que no garanticen la óptima utilización del muelle.
- Cuando las autoridades sanitarias detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas fito-sanitarios.
- Cuando las autoridades sanitarias detecten, en las naves, tripulaciones o pasajeros con enfermedades infectocontagiosas.
- Por razones de seguridad y protección de la instalación portuaria.
- Por término de la operación de cargue/descargue.

Cuando se solucione el problema, la nave deberá someterse a la nueva programación de atraque.

Cuando la Gerencia de Producción de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., curse una notificación de maniobra de desatraque para una nave, esta operación deberá efectuarse dentro del tiempo señalado en la orden. El tiempo máximo no excederá de dos (2) horas.

Una vez finalizadas las labores de cargue y/o descargue, la nave tiene dos (2) horas para zarpar o fondear, salvo autorización del Oficial de Protección de las Instalaciones Portuarias - OPIP para que permanezca mayor tiempo atracada. Si alguna nave no zarpa dentro del plazo estipulado, será responsable por cualquier perjuicio ocasionado a Sociedad Portuaria Bavaria S.A., y a terceros por su demora.

De acuerdo a lo anterior, y una vez finalizadas las actividades de descargue y/o cargue, con práctico a bordo, y con disponibilidad de los remolcadores, para naves con eslora de 180 metros de eslora, realiza desplazamiento en marcha atrás, hasta dejar libre el

muelle para realizar el reviro y poner la proa hacia el canal de navegación de la bahía de Cartagena. Para naves menores a 180 metros de eslora y de acuerdo al análisis que realice el práctico, teniendo en cuenta condiciones océano - atmosféricas y características de la motonave, la maniobra se realiza separando a esta del muelle en forma paralela con apoyo de remolcadores, hasta dejar el muelle libre, para permitir realizar el reviro y tomar rumbo hacia el canal de navegación público.

5.1.5 Maniobra de Reviro

Para naves con eslora igual a 180 metros, o cuando el práctico de acuerdo a las condiciones océano – atmosféricas o características de motonaves de menor longitud lo determine el reviro lo realizará al norte del muelle, después de dejarlo libre, entre las boyas laterales R2 y G3. Para ello, la motonave realizada desplazamiento en marcha atrás con apoyo de dos remolcadores.

Para naves menores a 180 metros de eslora y de acuerdo al análisis que realice el práctico y el Capitán, teniendo en cuenta condiciones océano - atmosféricas y características de la motonave, la maniobra se realiza separando a esta del muelle en forma paralela con apoyo de dos remolcadores, hasta dejar el muelle libre, para permitir realizar el reviro y tomar rumbo hacia el canal de navegación público

5.1.6 Maniobra de fondeo

En el área marítima de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., no se realizan maniobras de fondeo.

5.2 Protocolo de seguridad en operaciones en las líneas de amarre de la terminal,

- a. Las naves que ingresen al Terminal deben estar dotadas de los elementos de seguridad que indiquen los Reglamentos Internacionales, y su tripulación debe encontrarse dotados con Elementos de Protección Personal de acuerdo a la actividad que realicen.
- b. La nave que se encuentre atracada en el muelle, no podrá realizar reparación alguna.
- c. Se encuentra prohibido, sin excepción alguna, el desguace de naves dentro de la zona portuaria.
- d. En caso de hundimiento o encallamiento de una nave en la zona portuaria, los trabajos tendientes a despejar y señalizar el área, deberán 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 Sociedad Portuaria Bavaria S.A.
- e. Ninguna nave, mientras se encuentre atracada operando, podrá poner en movimiento sus máquinas propulsoras, salvo caso de fuerza mayor.

- f. Las naves que se encuentren atracadas, no podrán achicar sentinas, soldar o arrojar productos residuales que contaminen las instalaciones o aguas de la Bahía de Cartagena.
- g. En las instalaciones de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., no se permite el aprovisionamiento de combustibles o lubricantes.
- h. La seguridad de las naves mientras permanezcan atracada está bajo la responsabilidad única del Capitán y adicionalmente deberá cumplir con las normas de seguridad que imparta Sociedad Portuaria Bavaria S.A.
- i. Las naves que se descarguen en el Terminal tomarán el lastre suficiente para la salida a satisfacción del Piloto.
- j. Queda prohibido exhibir, llevar o disparar armas de fuego. Cualquier arma a bordo deberá mantenerse bajo custodia del Capitán mientras el buque esté en el Terminal.
- k. El tráfico, posesión o almacenamiento de drogas estupefacientes, o que produzcan dependencia física o síquica es ilegal, pudiendo resultar en multas, prisión y demás decomiso de la nave. Los agentes marítimos, armadores y capitanes ejercerán suma diligencia y cuidado para evitar la posesión, almacenamiento o transporte de tales drogas y estupefacientes.
- l. El Capitán, Oficiales y Tripulación de las nave que arribe al Terminal y mientras dure su permanencia en él, no deberán consumir alcohol ni sustancias intoxicantes cuatro horas antes de la iniciación de sus jornadas de trabajo ni durante las operaciones de maniobra, cargue, descargue o durante sus turnos de guardia. El Piloto Práctico, en caso de notar embriaguez o alteración por alcohol en los oficiales de la nave, dará aviso a la Capitanía de Puerto, la Superintendencia de Puertos y Transporte y a Sociedad Portuaria Bavaria S.A., para que cualquiera de ellos tome las medidas pertinentes que estimen necesarias.

5.3 Protocolo de zarpe de emergencia.

El Capitán es responsable por la seguridad de su nave y deberá garantizar el estricto cumplimiento de los procedimientos y requisitos de seguridad del Terminal Marítimo.

El Capitán se asegurará que durante las operaciones existan buenas comunicaciones por radio entre el buque y el Oficial de Protección de la Instalación Portuaria.

En caso de incendio en las instalaciones del Terminal o a bordo del buque se suspenderán las operaciones y se activará el Plan de Contingencia, en coordinación con el Terminal y procederá dar aviso a la Autoridad Marítima, Bomberos y hospitales. Bajo la decisión del Capitán, la nave zarpará del Terminal de acuerdo a la evolución de la emergencia.

A través del Coordinador de Emergencia del Terminal Marítimo se atenderá la emergencia con la participación de la Brigada de Emergencia, Grupo de Contraincendios, Grupo de Primeros Auxilios, Grupo de Búsqueda y Rescate y Grupo de Evacuación, como lo establece el Protocolo de Emergencia General de Sociedad Portuaria Bavaria S.A.

De acuerdo a la evaluación que realice el Oficial de Protección de la Instalación Portuaria o información procedente de la Autoridad Marítima Nacional, Armada Nacional o Policía Nacional , procederá a elevar el nivel de Protección ante la información de una amenaza aplicando las medidas de protección adicionales especificadas en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias. Así mismo, mantendrá informado de la situación al Oficial de Protección de Buque, quién a nivel de la nave tomará las acciones correspondientes.

Ante la ocurrencia de condiciones océano - atmosféricas adversas, el Capitán de la nave tomará las decisiones que conlleven a salvaguardar la vida humana en el mar, la protección del ambiente, daño a la instalación portuaria y protección de la carga, previniendo de esta forma la ocurrencia de accidentes con medidas como, suspensión de cargue o descargue de mercancía, verificación posición de amarre o zarpe de la nave si las condiciones lo ameritan.

En el Anexo “A”, se presentan Planes, Protocolos y Procedimientos para atender emergencias y contingencias.

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

El control sobre el tránsito en el canal de navegación lo realiza la nave, bajo la responsabilidad del Capitán, con apoyo de su tripulación y la disponibilidad de medios electrónicos y físicos, con el fin de garantizar la seguridad de la nave. Lo anterior, en coordinación con la Estación del Control del Tráfico Marítimo San José y el Práctico a bordo.

En la aproximación final al Terminal Marítimo, en sus áreas de navegación, coordinaciones adicionales se realizan a través de la Gerencia de Producción.

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

El Capitán es responsable por la seguridad de su nave y deberá garantizar el estricto cumplimiento de los procedimientos y requisitos de seguridad del Terminal Marítimo.

El Capitán se asegurará que durante las operaciones existan buenas comunicaciones por radio entre el buque y el Oficial de Protección de la Instalación Portuaria.

En caso de incendio en las instalaciones del Terminal o a bordo del buque se suspenderán las operaciones y se activará el Plan de Contingencia, en coordinación con el Terminal y procederá dar aviso a la Autoridad Marítima, Bomberos y hospitales. Bajo la decisión del Capitán, la nave zarpará del Terminal de acuerdo a la evolución de la emergencia.

A través del Coordinador de Emergencia del Terminal Marítimo se atenderá la emergencia con la participación de la Brigada de Emergencia, Grupo de Contraincendios, Grupo de Primeros Auxilios, Grupo de Búsqueda y Rescate y Grupo de Evacuación, como lo establece el Protocolo de Emergencia General de Sociedad Portuaria Bavaria S.A.

De acuerdo a la evaluación que realice el Oficial de Protección de la Instalación Portuaria o información procedente de la Autoridad Marítima Nacional, Armada Nacional o Policía Nacional, procederá a elevar el nivel de Protección ante la información de una amenaza aplicando las medidas de protección adicionales especificadas en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias. Así mismo, mantendrá informado de la situación al Oficial de Protección de Buque, quién a nivel de la nave tomará las acciones correspondientes.

Ante la ocurrencia de condiciones océano - atmosféricas adversas, el Capitán de la nave tomará las decisiones que conlleven a salvaguardar la vida humana en el mar, la protección del ambiente, daño a la instalación portuaria y protección de la carga, previniendo de esta forma la ocurrencia de accidentes con medidas como, suspensión de cargue o descargue de mercancía, verificación posición de amarre o zarpe de la nave si las condiciones lo ameritan.

En el Anexo “A”, se presentan Planes, Protocolos y Procedimientos para atender emergencias y contingencias.

5.6 Protocolo para apertura de bodegas.

La reunión pre-operativa se realizará como mínimo una hora antes de la recalada de la nave a boya de mar y estará conformada por el personal que designe la Gerencia de Producción de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., el Operador Portuario, el Agente Marítimo y demás usuarios que intervengan en la operación de la nave.

Ninguna nave podrá iniciar operaciones si previamente el Operador Portuario no ha participado en la reunión pre-operativa

El permiso para iniciar operaciones de cargue y descargue lo otorga Sociedad Portuaria Bavaria S.A., previa declaración de libre plática por parte de la Capitanía de Puerto.

Sociedad Portuaria Bavaria S.A., se reserva el derecho de efectuar por su cuenta o a través de terceros calificados inspección de:

- a. Acta de visita debidamente firmada.
- b. Matricula vigente de la nave.
- c. Certificado sanitario, vigente.
- d. Certificados de una Sociedad clasificadora vigentes, relativos a:

- Casco
 - Maquinaria
 - Estación de radio
 - Aparejos de carga
 - Documentos de la carga
 - Certificado Internacional de francobordo, líneas de carga 1966, Protocolo 1988–1190
- e. El exterior del casco para establecer si hay descargas o fugas que pudieran contaminar las aguas de la Bahía.
- f. Calados que permitan conducir un draft survey.
- g. Existencias de combustible, lubricantes, agua dulce, lastres, etc. que afecten el draft survey.
- h. Calidad de las mercancías con destino al Concesionario.

Al término de la maniobra de atraque, las naves deben facilitar el acceso a las bodegas para inspección de los productos.

La nave dispondrá durante todo el tiempo de un Oficial de Guardia y tripulantes, quienes deben coordinar con el Operador Portuario las operaciones de movimientos de carga.

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

Para las operaciones de cargue y descargue de naves, la Sociedad Portuaria Bavaria S.A., utilizará los sistemas y equipos propios de la instalación portuaria. Para el caso del descargue de mercancías se hará con el succionador neumático, excepto cuando el propietario del producto exija que se haga con cucharas. El cargue sólo se puede hacer a través del elevador dispuesto en el extremo final de la banda transportadora.

El propietario de la carga que siempre será una de las empresas que conforman la Sociedad Portuaria Bavaria S.A., establecerá en los contratos de fletamento los rendimientos mínimos contratados para el descargue (Toneladas por día). Es responsabilidad de la Sociedad Portuaria garantizar todas las condiciones necesarias, técnicas y operacionales para obtener el rendimiento contratado por el importador o exportador.

Los equipos con que cuenta la instalación portuaria de la Sociedad Portuaria Bavaria S.A., garantizan una alta eficiencia en las operaciones de cargue y descargue de los graneles que maneja; en cualquier caso, los estados de hechos emitidos por el Operador Portuario reflejarán los eventos ordinarios y extraordinarios que se presenten durante las operaciones incluyendo aquellos que puedan afectar los rendimientos. Por cada motonave operada en el muelle de la Sociedad Portuaria Bavaria S.A., se realiza un registro que indica la rata efectiva de cargue o descargue, la cual se calcula como sigue:

$$H = TTO - TDFE$$

Rata Efectiva = Ton/h.

Ton = Toneladas recibidas por báscula.

H = Horas efectivas de la operación

TTO = Tiempo total de la operación (desde libre plática, hasta descargar/cargar el último grano).

TDFE = TFC + TPB

TDFE = Tiempos descontables por factores externos.

TFC = Tiempo perdido por factores climáticos.

TPB = Tiempo perdido por fallas en el buque (con la carga o con los equipos).

La Sociedad Portuaria Bavaria S.A., no será responsable de ningún costo directo o indirecto por demoras en que incurra un buque, sus propietarios, sus operadores, fletadores y agentes marítimos como resultado de:

- a. La negativa del Capitán a cargar la totalidad o parte de la cantidad nominada.
- b. La demora o suspensión del cargue por incumplimiento de las regulaciones aplicables al buque.
- c. El sobrecargue del buque y la posterior corrección.
- d. Demoras por fallas en el buque y/o sus aparejos que ocasionen la suspensión del descargue o cargue de la mercancía.

Las demoras ocasionadas por condiciones climáticas que obliguen la suspensión del cargue o descargue, se tratarán de acuerdo con lo estipulado en el respectivo contrato de fletamento.

La nave pierde el derecho al muelle cuando:

- a. Por orden de las autoridades competentes.
- b. La documentación correspondiente no ha sido presentada conforme con las normas y términos dispuestos en el presente Reglamento.
- c. Falta de garantías en el suministro de equipos para la realización de las operaciones de cargue o descargue.
- d. A juicio de Sociedad Portuaria o sus representantes la motonave no cumplen con los requisitos de calidad para el cargue del producto.
- e. Por razones de seguridad o de orden público (incremento al Nivel 3 de protección del PBIP).
- f. Las autoridades sanitarias detecten en las embarcaciones o en sus tripulantes, enfermedades infectocontagiosas.
- g. Por calamidad o fuerza mayor.

5.8 Protocolo para evacuación directa de cargas.

El Operador Portuario deberá coordinar con la Gerencia de Producción de Maltería Tropical S.A., las operaciones de evacuación directa de carga. No deberá iniciar la operación hasta tanto no se cumplan las condiciones de seguridad que esta le indique.

Los servicios terrestres a la carga comprenden todas las actividades que se desarrollan en el Terminal en torno al recibo, succión de la carga desde el buque hasta la banda transportadora y su almacenamiento en los silos de Maltería Tropical S.A.

La Sociedad Portuaria coordinará y programará con los Operadores Portuarios y los Agentes Marítimos, la realización de las operaciones de transferencia marítima y terrestre.

En todo caso, el Operador Portuario se compromete a seguir las normas y medidas que imparta la Sociedad Portuaria para la prestación de los servicios a la carga. Ajustará sus procedimientos a las directrices del Terminal y mantendrá informado a su personal sobre las normas del Terminal, así como vigilará que este las cumpla.

Previo al inicio de la evacuación directa de la carga, se deberán cumplir los siguientes requisitos:

- a. Certificados de calidad emitidos por el ente certificador en el lugar de embarque de la cebada.
- b. Certificado Fitosanitario.
- c. Muestra previa enviada al laboratorio de calidad para análisis de micromaltaje y químicos completos.
- d. Visita Autoridades Portuarias (DAS, Salud Pública, Policía Antinarcóticos) y Fitosanitaria (ICA).
- e. Interfaz Buque-Puerto: Oficial Protección de Instalaciones Portuarias, OPIP.
- f. Inspección de sellos de la motonave.
- g. Inspección muestras cebada superficie bodegas: realizada por Inspectores de Calidad de SGS en compañía de Gerente de Calidad de Maltería Tropical
- h. Inspección de sellos de la motonave.

5.9 Protocolo para la inspección simultánea de mercancías.

Teniendo en cuenta que la instalación portuaria de la Sociedad Portuaria Bavaria S.A., es un muelle de servicio privado que sólo presta servicio a las empresas vinculadas económicamente a Sociedad Portuaria Bavaria S.A., y que la carga es grano a granel, las inspecciones a la misma por parte de autoridades y representantes de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., se realiza directamente en el buque cuando es importación o en la banda transportadora.

Para esta actividad se coordina entre los operadores portuarios, agentes y Sociedad Portuaria Bavaria S.A., los servicios de los laboratorios para verificar calidades, y de por sí, o por intermedio de inspectores externos, se realizan los aforos de mercancías, independientemente de aquellos que hicieran las autoridades:

- a. Certificados de Calidad emitidos por el ente certificador en el lugar de embarque de la cebada.
- b. Certificado Fitosanitario.
- c. Muestra previa enviada al laboratorio de calidad para análisis de micromaltaje y químicos completos.
- d. Los requisitos de calidad se encuentran especificados en los contratos de compra de la cebada.
- e. Los parámetros están sujetos a verificación por parte del laboratorio de calidad de Maltería Tropical.
- f. Visita Autoridades Portuarias (DAS, Salud Pública, Policía Antinarcóticos) y Fitosanitaria (ICA).
- g. Interfaz Buque-Puerto: Oficial Protección de Instalaciones Portuarias, OPIP.

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

La Sociedad Portuaria Bavaria S.A., por el tipo de carga que maneja, a través de la Gerencia de Producción, efectúa inspección a la nave durante las operaciones de cargue o descargue, con el propósito de revisar el estado general de los graneles. A solicitud de las autoridades competentes, la Sociedad Portuaria facilitará, los requerimientos y coordinaciones para que se realicen las inspecciones que se estimen pertinentes.

El Agente de Aduana o Representante del dueño de carga debe estar presente durante la inspección de la carga. Al final de la inspección se levantará acta, con los resultados de esta.

Inspección de cebada:

- a. Inspección de sellos de la motonave.
- b. Inspección muestras cebada superficie bodegas: realizada por Inspectores de Calidad de SGS de Colombia S.A., en compañía de Gerente de Calidad de Maltería Tropical.
- c. Verificación de: señales de humedad, registro temperatura y señales de infestación.
- d. Olores extraños: combustible, pintura, detergentes.
- e. Señales de hongos: mohos.
- f. A través de SGC Colombia S.A:
 - Muestreo el grano. Estas muestras son selladas y enviadas al laboratorio de calidad.
 - Registro de la temperatura del grano (reporte de temperaturas por horas).
 - Autorización verbal del descargue de la cebada.
- g. En la Tabla se presenta el Plan de Muestreo, realizado a la mercancía, el cual es liderado por SGC Colombia S.A.

Descripción de muestra	Numero de muestras	Destino de Muestra
Muestra de superficie de Bodegas de MN	3 por Bodega	2 TRO - 1 SGS

Sub-lotes por cada 500 ton de malta al recibo	2 por por cada sublote	1 TRO - 1 SGS
Muestra compuesta por cada Bodega de MN	3 por Bodega	2 TRO -1 SGS
Muestra compuesta general de carga de MN	10 compuestas generales	5 TRO- 5 SGS
Muestreo banda T1 compuesta general carga	8 compuestas generales	4 TRO – 5 SGS

Para realizar el muestreo en el T1 el operador coloca una bolsa plástica ajustada al extremo del tubo de descarga del muestreador. Confirmado el llenado o cambio de silo, sella e identifica la bolsa con la muestra y coloca una nueva para el siguiente silo.

	IDENTIFICACION	TRO 63214008
	MUESTRA DE CEBADA	AGUATE MEDIO 01
IDENTIFICACION:		
FECHA MUESTREO:		
VARIEDAD: M/N		
REMOJO ☐ LLENADO SILO ☐ EN EL SILO ☐		
OTRO ☐ PTO. MUESTREO:		
SILO N°: A TUD:		
OP. RESPONSABLE: TURNO:		
RECIBO EN LABORATORIO:		

El Operario de Laboratorio Homogeniza y cuarteo la cebada contenida en las bolsas pertenecientes al mismo silo y conforma la muestra de análisis

La Sociedad Portuaria Bavaria S.A., teniendo en cuenta el tipo de carga que maneja (graneles), no realiza inspección No-Intrusiva.

La Sociedad Portuaria Bavaria S.A., no cuenta con zonas francas, ni depósito aduaneros habilitados, teniendo en cuenta que el producto de cebada y malta es almacenado y proveniente, respectivamente de Maltería Tropical S.A.

Para la inspección por parte de autoridades se llevan a cabo los siguientes procedimientos:

Importación para cebada:

- El área de Comercio Exterior informa y envía al Agente Aduanal los documentos de importación en original (BL, factura, lista de empaque, documento fitosanitario, certificados de origen etc).

- b. El área de Comercio Exterior solicita al agente aduanal tramitar el Previo (Documento de Requisito Fitosanitario para Importación) y el Registro de Importación ante el ICA y MINCOMEX respectivamente.
- c. Una vez aprobados los anteriores documentos, el agente aduanal tramita la declaración de importación anticipada en el Sistema Informático de la DIAN Siglo XXI.
- d. El agente Aduanal entrega el ICA, Previo, Factura del proveedor y pago de la inspección del material.
- e. El agente Aduanal coordina la inspección del ICA a la nave, una vez ésta atraque y realice la ventilación respectiva de las bodegas.
- f. Un inspector del ICA realiza la inspección en las bodegas y emite el certificado fitosanitario de nacionalización en la plataforma del ICA.
- g. El agente aduanal valida que el certificado este elaborado y se visualice en la página del ICA.
- h. El agente Aduanal valida el manifiesto de carga y procede con la selectividad en plataforma siglo XXI de la DIAN, si se refleja levante automático se autoriza el descargue del buque inmediatamente. Si la selectividad se refleja para inspección física, el agente aduanal entrega toda la documentación ante la DIAN y esta asigna un inspector para proceder con la inspección, quien tiene la potestad para realizarla en forma física o documental y posterior a esto asignar levante.
- i. El Agente Aduanal envía Declaración de Importación con Levante al personal de la Sociedad Portuaria Bavaria S.A. y Maltería Tropical S.A., para inicio y coordinación del descargue
- j. Descargue de la motonave.

Exportación de malta tostada:

- a. El área de Compras envía al área de Comercio Exterior y a Maltería Tropical S.A., en Sociedad Portuaria Bavaria S.A., las dimensiones de la motonave negociada, para que se verifique si esta cumple con las características para atraque permitido en el muelle.
- b. El área de Comercio Exterior aprueba dimensiones de la motonave.
- c. El área de Comercio Exterior emite factura de venta según INCOTERM y el precio de venta y la envía al cliente.
- d. El área de Comercio Exterior suministra al agente de Aduana, factura y certificado de Calidad para que inicie elaboración de documentos de Aduana como son la SAE (Solicitud Autorización de Embarque) y Planilla de Envío.
- e. El agente Aduanal elabora certificado de Origen.
- f. El agente de Aduana coordina con el ICA la inspección del material, para emitir certificado fitosanitario de exportación.
- g. El área de Comercio Exterior coordina con el agente naviero fechas y planeación para el cargue de la motonave.
- h. El almacén de Maltería Tropical S.A., coordina con SGS la calidad de las bodegas del buque (Hermetización).
- i. Se procede con el cargue del material a exportar.

- j. El agente naviero envía al área de Comercio Exterior el registro fotográfico del cargue y los pesos finales para la revisión, aprobación y emisión del documento de transporte (BL)
- b. Zarpe de la motonave

5.11 Protocolo para el descargue con lluvia.

En condiciones de lluvia o amago, acuerdo indicación del Capitán del barco durante la ejecución de las operaciones, se deben suspender las actividades por parte del Operador Portuario hasta que haya cambio de las condiciones climáticas. El Operador Portuario será responsable de los perjuicios que se ocasionen en el evento que no atienda la orden de suspensión.

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

El Terminal Marítimo de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., no realiza manejo de equipajes en naves de pasajeros.

5.13 Protocolo de almacenamiento descubierto.

En las instalaciones del Terminal Marítimo de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., no se realiza almacenamiento en descubierto. El almacenamiento de la carga recibida en la instalación portuaria se realiza en cubierto, en silos, ubicados en las instalaciones de Maltería Tropical S.A.

5.14 Protocolo de operaciones en fondeo.

En el terminal marítimo de la Sociedad Portuaria Bavaria S.A., no se llevan a cabo maniobras de fondeo. De llegarse a realizar una maniobra de este tipo obedecerá a la activación de un plan de emergencia y/o contingencia, bajo la decisión y responsabilidad directa del Capitán de la motonave.

Para efectos de fondeo de embarcaciones se utilizarán los sitios definidos por la Autoridad Marítima Nacional, fuera de las áreas marítimas concesionadas a Sociedad Portuaria Bavaria S.A. El pago del fondeo estará a cargo de la nave o su Agente Marítimo, quien deberá liquidar el valor correspondiente, de acuerdo a las disposiciones vigentes.

5.15 Protocolo para entrega de la carga.

Para las operaciones de cargue y/o descargue de buque, se acuerda entre el Operador Portuario y el Primer Oficial del buque el Plan de Estiba y/o Desestiba, o Plan de Cargue/Descargue, el cual indica el orden en que se cargarán y/o descargarán las

bodegas y las cantidades a llenar y/o evacuar de cada una de ellas, de manera que se conserve la estabilidad de la motonave.

Tanto el manejo de los equipos de descargue (succionador o cucharas) como el barrido de las bodegas, será efectuado por personal del Operador Portuario, respetando la idoneidad y competencia especificadas en los contratos.

Las operaciones de desplazamiento del succionador neumático a lo largo del muelle son responsabilidad de los técnicos de la Sociedad Portuaria Bavaria S.A., a través del operador portuario.

Al inicio y al final de las operaciones las lecturas de calado de la embarcación deben ser registradas en los documentos a cargo del Operador Portuario y de la entidad Certificadora Internacional.

Se mantendrán sistemas permanentes de comunicación (radio, teléfono, e-mail, etc, o un medio idóneo, eficaz y convenido) entre las partes que intervienen en la operación, para garantizar la oportuna intervención en casos de emergencia.

La entrega de la carga se finaliza cuando el inspector de carga en la Maltería Tropical S.A., certifique la finalización de la operación de transferencia de carga.

5.16 Protocolo para el manejo de cargas contaminadas.

En caso de detectar una No Conformidad, el Gerente de Calidad y el Gerente de Producción evalúan la situación y deciden si se continúa el recibo del grano o se maneja como producto no conforme.

El peritaje de calidad se hace según muestras representativas tomadas al descargue por entidad internacional de supervisión de calidad. Para Sociedad Portuaria Bavaria S.A., SGS de Colombia S.A., remite a laboratorio VLB de Berlín para su análisis. Diferencias de calidad apreciables se liquidan según las normas GAFTA 76. (The Grain and Feed Trade Association).

Las normas GAFTA, legislación mundial establecida para dirimir controversias de calidad en negocios de compraventa de “commodities”.

Para el caso de la cebada cervecera se utiliza las normas GAFTA 76. Estas aplican exactamente para germinación; contenido de humedad; proteínas; clasificación; material extraño; pureza varietal. Para el caso de especificaciones como extracto; poder diastásico; sensibilidad al agua; granos pelados y partidos, Maltería aplica por asimilación la norma de clasificación.

Siempre se busca mantener la limpieza y mantenimiento de los equipos y demás instalaciones en buenas condiciones para así evitar el daño y contaminación de la carga o insumos.

5.17 Protocolo sobre cargas objetables.

Se registran como cargas objetables aquellas que al arribo de la motonave no cumplan las condiciones de calidad reportadas al momento de su embarque. Para cargas de granos se verifica mediante el muestreo y análisis de laboratorio. Los inspectores de la entidad Certificadora Internacional son los encargados de tomar las muestras sobre las que se efectuarán los análisis. La carga será objetable cuando no cumpla con las especificaciones de calidad definidas en los contratos.

Criterios de aceptación de la carga:

ASPECTO	CRITERIO ACEPTACIÓN/RECHAZO
Señales de humedad	No debe haber
Registro Temperatura	< 40°C
Señales de infestación	No debe haber
Olores extraños	El olor de la cebada debe ser limpio y fresco.
Señales de hongos	El aspecto de la cebada debe ser saludable, libre de hongos.

En caso de detectar una No Conformidad, el Gerente de Calidad y el Gerente de Producción evalúan la situación y deciden si se continúa el recibo del grano o se maneja como producto no conforme.

El producto No Conforme, es considerado una carga objetable, el cual se procede a disponer en un silo aparte. Durante el descargue del grano no conforme se muestrea. Estas muestras son enviadas al laboratorio de calidad para su posterior análisis.

SGS de Colombia S.A., debe monitorear permanentemente la temperatura del grano durante el descargue del producto no conforme.

5.18 Protocolo para la remoción de cargas objetables.

El producto No Conforme, se procede a disponer en un silo aparte. Durante el descargue del grano no conforme se muestrea. Estas muestras son enviadas al laboratorio de calidad para su posterior análisis. De acuerdo a los resultados de los análisis se toma la decisión para el uso o disposición final de esta carga.

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

La Sociedad Portuaria Bavaria S.A., no recibe carga para otros puertos o en tránsito.

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

En el caso de presentarse la caída accidental al agua de equipo y/o material, durante la actividad de cargue o descargue, el Armador, su Agente o el Capitán de la nave y el

Operador Portuario tienen la obligación de ubicar y retirar el material y/o equipo del fondo marino. El retiro está a cargo de quien tenga bajo su responsabilidad el objeto en el momento del accidente. Esta maniobra se deberá realizar por empresas debidamente reconocidas ante la Autoridad Marítima Nacional para realizar este tipo de actividad (buceo industrial, hidrografía, etc). En caso de que el equipo o material no pueda ser ubicado en el área marítima, se debe realizar una evaluación que permita identificar los riesgos y amenazas tanto para la seguridad de la nave, como de la instalación portuaria.

Si el responsable por la rescate del obstáculo no toma de manera inmediata las medidas pertinentes, la Sociedad Portuaria Bavaria S.A., realizará las acciones necesarias para retirar el material y comunicará a la Superintendencia de Puertos y Transporte y la Dirección General Marítima.

Para el caso de la mercancía, ya sea de cebada en el proceso de importación o de malta en el proceso de exportación, teniendo en cuenta las características físicas de esta, no es posible su recuperación una vez caiga al agua.

5.21 Protocolo para evitar la presencia de animales.

Teniendo en cuenta el aumento de los viajes y el comercio internacional, así como la aparición y reaparición de amenazas de enfermedades y otros riesgos para la salud pública de alcance internacional, es necesario adoptar medidas que prevengan la propagación de enfermedades a través de la presencia de animales, restringiendo así los riesgos a la salud pública. De igual forma, prevenir accidentes en el personal de operarios y maquinaria que participa en la actividad portuaria y daño o contaminación a la carga.

Los procedimientos establecidos por parte de la Sociedad Portuaria Bavaria S.A., lo integran dos fases: Preventiva y Correctiva.

La fase preventiva, tiene como objetivo evitar el ingreso de animales al terminal marítimo, implementado las siguientes acciones:

- a. Vigilancia permanente de las instalaciones para identificar la presencia de animales.
- b. Verificación límites, fin identificar deficiencias en el cerramiento de la instalación portuaria y de esta forma programar plan de mantenimiento para corrección.
- c. Realización periódica de jornadas de fumigación y control de plagas.
- d. Exigencia de protección dispositivos atajaratas para las amarras de las naves que atracan en el muelle.

La segunda fase se orienta a las medidas correctivas que se deben tomar, cuando se identifica la presencia de animales en la terminal marítima:

- a. Retiro del animal, ya sea, por su propia voluntad siendo guiado o con apoyo de la Autoridad Policial.

- b. Reforzamiento del programa de fumigación y control de plagas, ante la aparición de roedores y vectores.
- c. Desinfectar, descontaminar o desratizar el medio de transporte o área ante la presencia de animales que potencialmente sean un riesgo para la salud pública y la carga.

5.22 Protocolo operación equipos.

Todos los equipos que operen en las instalaciones deben encontrarse registrados, identificados y rotulados con el nombre de la empresa a la cual pertenecen y registrado su ingreso y salida. Para subsanar la falta de equipo, el Operador Portuario informara con antelación y tiempo razonable, por escrito, la necesidad del acceso del equipo informado las características del mismo, operador del equipo y sus credenciales para operarlo.

Los Operadores Portuarios deberán presentar certificado de idoneidad y experiencia del operador del equipo.

5.23 Protocolo de control de ingreso y salida de personas.

El ingreso, circulación y permanencia de las personas que ingresan al Terminal estará regulada por las normas de este Reglamento, normas de seguridad física, seguridad industrial y demás instrucciones que al respecto imparta Sociedad Portuaria Bavaria S.A., buscando siempre la protección de las personas, la carga y las instalaciones en este sentido:

- a. El ingreso, circulación y permanencia de las personas que ingresan a la Instalación Portuaria, se encuentra regulado por el Nivel de Protección que para el momento del ingreso tenga el Puerto de Cartagena y la Instalación Portuaria, acuerdo el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias –PBIP.
- b. Toda persona que ingrese al Terminal debe estar autorizada por Sociedad Portuaria Bavaria S.A., y encontrarse directamente relacionado con un servicio programado con alguna de las dependencias de la Sociedad. Cada visitante o trabajador es responsable de su propia seguridad y se compromete a adoptar todas las medidas necesarias para evitar accidentes, acatando todas las medidas e instrucciones adoptadas por la Sociedad Portuaria.
- c. El Operador Portuario, Agente Naviero y los contratistas deben enviar a Sociedad Portuaria Bavaria S.A., previo al inicio de actividades, el listado de las personas con identificación y trabajo a realizar durante la prestación del servicio. Igualmente, deberán presentar previo al inicio de actividades los comprobantes de autoliquidación y pago al Sistema de Seguridad Social Integral colombiano por conceptos de Administradora de Riesgos Profesionales (ARP), Empresa Promotora de Salud (EPS) y Administradora de Fondo de Pensiones (AFP), así como la certificación de idoneidad para realizar el trabajo.

- d. La Sociedad Portuaria, informara la zona de trabajo donde está autorizada su permanencia e informara las rutas, de acceso, evacuación y en general las medidas de seguridad.
- e. El trabajador o persona inscrita deberá portar, en forma visible, el carné de identificación suministrado por Sociedad Portuaria Bavaria S.A., durante todo el tiempo que permanezca en el Terminal. El carné es de uso personal e intransferible.
- f. En caso de ingreso de personal nuevo o de reemplazo, el Operador Portuario, Agente Naviero y los contratistas deberán presentar previo a la realización del trabajo, la justificación. Una vez aprobado su ingreso deberá cumplir con las condiciones que para el efecto se encuentran en el presente reglamento.
- g. Las tripulaciones de las naves que soliciten el uso del Terminal, para embarco o desembarco, por razones de relevo o situaciones especiales, presentarán el permiso de desembarco/embarque expedido por el DAS y la presentación de un documento de identificación. Dicha situación debe ser comunicada con anterioridad a la Sociedad Portuaria a través del Agente Marítimo. El desembarque o embarque de tripulación autorizada se realizará vía marítima.
- h. No se permite el ingreso de ningún tipo de armas, explosivos, drogas y sustancias sicoactivas al Terminal. La Sociedad Portuaria dentro de sus actividades de salud ocupacional podrá realizar el control de consumo de alcohol, drogas y sustancias que afecten la capacidad motora y mental de las personal.
- i. Los funcionarios de la empresa de vigilancia contratada por Sociedad Portuaria Bavaria S.A., con arreglo a las disposiciones legales y los permisos obtenidos para su funcionamiento por parte de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, se encuentran autorizados a portar armas dentro de la instalación portuaria.
- j. Los trabajadores que se desempeñen en funciones en el Terminal, deben realizar uso de los Elementos de Protección Personal, de acuerdo a la Actividad que realicen. Sin el cumplimiento de estos requisitos no se permitirá el ingreso de los trabajadores al Terminal.
- k. La permanencia en el Terminal Marítimo deberá ajustarse a los horarios correspondientes con la actividad a desarrollar y al área asignada. Ninguna persona deberá sobrepasar el tiempo del horario autorizado para su actividad. Los Operadores Portuarios y demás contratistas, serán responsables de que el personal a su cargo salga del Terminal tan pronto concluya la labor para la cual se autorizó el ingreso.
- l. Podrán efectuar acceso al muelle a través de la pasarela de la banda transportadora el personal técnico y funcionarios de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., debidamente autorizados y mientras la banda transportadora no se encuentre en operación.

5.24 Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos.

- a. El Operador Portuario, Agente Naviero y los contratistas deberán presentar previo a cada operación a la Sociedad Portuaria, el listado de los vehículos necesarios para realizar la operación, donde indique características, seguros y su operador.

- b. Para el caso de vehículos particulares, estos solo podrán acceder a la instalación portuaria previa autorización del terminal.
- c. Para ingresar a la Instalación Portuaria, todo vehículo debe estar en óptimas condiciones de operación técnica y seguridad. La Sociedad Portuaria podrá efectuar inspecciones a los automotores para verificar su estado sin perjuicio de la responsabilidad que le asiste a su propietario o usuario. Todo vehículo debe tener disponible para presentar ante la Sociedad Portuaria, si lo requiere, certificación de revisión tecno mecánica vigente expedido por Centro de Diagnóstico Automotor debidamente autorizado. Lo anterior de conformidad con la Resolución 318 de 2008 expedida por el Ministerio de Transporte y SOAT.
- d. 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.
- e. No está permitido que ingresen a las instalaciones, vehículos particulares distintos a los destinados para operaciones propias del terminal.
- f. La Sociedad Portuaria, en casos especiales, previa evaluación, puede autorizar el ingreso de algunos vehículos particulares con fines operativos.
- g. 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 vehículos de carga.

- a. El Operador Portuario, Agente Naviero y los contratistas deberán presentar previo a cada operación a la Sociedad Portuaria, el listado de los vehículos de carga, necesarios para realizar la operación, donde indique características, seguros y su operador.
- b. Para ingresar a la Instalación Portuaria, todo vehículo debe estar en óptimas condiciones de operación técnica y seguridad. La Sociedad Portuaria podrá efectuar inspecciones a los automotores para verificar su estado sin perjuicio de la responsabilidad que le asiste a su propietario o usuario. Todo vehículo debe tener disponible para presentar ante la Sociedad Portuaria, si lo requiere, certificación de revisión tecno mecánica vigente expedido por Centro de Diagnóstico Automotor debidamente autorizado. Lo anterior de conformidad con la Resolución 318 de 2008 expedida por el Ministerio de Transporte y SOAT.
- c. 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.
- d. 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 en movimientos de carga o transporte de material o personal.

- e. Los vehículos 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.

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

- a. El Operador Portuario, Agente Naviero y los contratistas deberán presentar previo a cada operación a la Sociedad Portuaria, el listado de maquinaria y equipo, portuarios necesarios para realizar la operación, donde indique características, seguros y su operador.
- b. Para ingresar a la Instalación Portuaria, toda maquinaria y equipo debe estar en óptimas condiciones de operación técnica y seguridad. La Sociedad Portuaria podrá efectuar inspecciones para verificar su estado sin perjuicio de la responsabilidad que le asiste a su propietario o usuario. Todo equipo o maquinaria debe contar con su respectiva certificación de calidad.
- c. Operadores de maquinaria y equipo, que ingresen a la Instalación Portuaria deben cumplir todas las normas de seguridad integral de la Sociedad Portuaria. La Empresa, el propietario y la persona contratante del mismo, son responsables por los accidentes y daños ocasionados por estos mientras este se encuentre en la Instalación Portuaria.
- d. Al operador no le está permitido deambular por la Instalación Portuaria; tampoco dormir en el o o debajo del el, ni colgar hamacas o chinchorros. La Instalación Portuaria debe ser utilizada únicamente para fines operativos en movimientos de carga o transporte de material o personal.
- e. La maquinaria y equipos deben permanecer en los sitios que le sean señalados.

5.27 Protocolo para el manejo de todo tipo de carga.

Por ser un terminal especializado y como ya se describió anteriormente de carácter privado, solo es utilizado para el cargue y descargue de graneles sólidos limpios, razón por la que no es necesario tener en cuenta otros tipos de cargas al no requerirse por parte de la empresa.

5.27.1 Protocolo de entrada y recibo de carga.

- a. La carga debe cumplir con los estándares de calidad establecidos, de acuerdo al Sistema de Gestión de Calidad.
- b. Previo al inicio de la evacuación directa de la carga, se deberán cumplir los siguientes requisitos:
 - Certificados de calidad emitidos por el ente certificador en el lugar de embarque de la cebada.
 - Certificado Fitosanitario.
 - Muestra previa enviada al laboratorio de calidad para análisis de micromaltaje y químicos completos.

- Visita Autoridades Portuarias (DAS, Salud Pública, Policía Antinarcóticos) y fitosanitaria (ICA).
 - Interfaz Buque-Puerto: Oficial Protección de Instalaciones Portuarias, OPIP.
 - Inspección de sellos de la motonave.
 - Inspección muestras cebada superficie bodegas: realizada por Inspectores de Calidad de SGS en compañía de Gerente de Calidad de Maltería Tropical.
- c. Cumplimiento del protocolo de inspección de carga intrusiva.
 - d. Cumplimiento protocolo de evacuación directa de carga
 - e. Cumplimiento inspección simultánea de mercancías.

5.27.2 Protocolo de almacenamiento de carga.

El Terminal Marítimo de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., no realiza procesos de almacenamiento de carga. La carga recibida o entrega proviene de los silos de almacenamiento ubicados en Maltería Tropical S.A., fuera de la instalación portuaria.

5.27.3 Protocolo de entrega y salida de carga.

La carga es recibida desde la nave y transportada directamente a través de la banda transportadora hacia los silos ubicados en Maltería Tropical S.A., fuera de la instalación portuaria, previo cumplimiento de los protocolos que se relacionan a continuación:

- a. Cumplimiento del protocolo de inspección de carga intrusiva.
- c. Cumplimiento protocolo de evacuación directa de carga
- d. Cumplimiento inspección simultánea de mercancías.

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

Por ser un terminal especializado y como ya se describió anteriormente de carácter privado, solo es utilizado para el cargue y descargue de graneles sólidos limpios. La carga es recibida desde la nave y transportada directamente a través de la banda transportadora hacia los silos ubicados en Maltería Tropical S.A.

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

Teniendo en cuenta que la concesión se otorga para el manejo del muelle especializado en el cargue y/o descargue de graneles limpios de origen vegetal que se convierten en materias primas necesarias para los procesos de transformación y producción de maltas en la planta de Maltería Tropical S.A. Sociedad Portuaria S.A., no autoriza el cargue/descargue o manejo de la naves en donde se transporte de mercancías peligrosas o que puedan contaminar los cereales transportados.

5.29 Protocolo para facilitar la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005).

La Sociedad Portuaria de Bavaria S.A, en su terminal, exige el estricto cumplimiento de las Normas Nacionales y Convenios Internacionales sobre Sanidad Portuaria, orientados a evitar que sus áreas portuarias o marítimas se constituyan en riesgos de infección o intoxicación y/o contaminación, en concordancia con lo dispuesto en el Reglamento Sanitario Internacional - RSI, así como aquellas normas que las modifiquen o adicionen. El RSI comprende medidas específicas que se deben adoptar para el caso específico en los puertos, con el fin de limitar los riesgos sanitarios y su propagación 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.

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.

Durante la visita que hace la Autoridad Marítima para otorgar la Libre Platica cuenta con el acompañamiento de un funcionario del Departamento Administrativo de Salud (DADIS), quien verifica la situación actual de salud de la tripulación y de ser necesario atender algún requerimiento especial que debe haber sido comunicado previamente a la Agencia Marítima por el Capitán del Buque antes de su arribo a puerto.

Cuando a bordo de una nave se detecten signos o síntomas clínicos e información basada en hechos o pruebas de un riesgo para la salud pública, incluidas fuentes de infección o contaminación, la autoridad competente considerará que el medio de transporte está afectado y podrá:

- Desinfectar, descontaminar, desinfectar o desratizar el medio de transporte, según proceda, o hacer que estas medidas sean aplicadas bajo su supervisión; y
- Decidir en cada caso la técnica que se empleará para garantizar un nivel adecuado de control de riesgo para la salud pública según lo previsto en el RSI. Cuando existan métodos o materiales aconsejados por la OMS para estos procedimientos, serán éstos los que se utilicen, a menos que la autoridad competente determine que otros métodos son igualmente seguros y fiables.

De ser necesario, la autoridad competente podrá adoptar medidas sanitarias adicionales, incluso el aislamiento de la nave, para impedir la propagación de la enfermedad. Dichas medidas adicionales se notificarán al Centro Nacional de Enlace para el RSI.

5.30 Protocolo para atender emergencias y contingencias

Dentro de las instalaciones portuarias a cargo de la Sociedad Portuaria Bavaria S.A., se tendrán en cuenta los lineamientos trazados en los diferentes protocolos con el fin de conocer los procedimientos, responsabilidades y organización ante una situación de

emergencia y/o contingencia. En el Anexo “A”, se presentan Planes, Procedimientos, Protocolos y Reglamentos, para la atención de emergencias y contingencias.

Anexo “A”:

- a. Plan de respuesta ante emergencias.
- b. Plan de emergencias médicas.
- c. Procedimiento derrames sustancias químicas y/o combustibles.
- d. Protocolo de procedimiento estándar en caso de incendio y/o explosión.
- e. Protocolo de procedimiento estándar en caso de intoxicaciones químicas.
- f. Procedimiento estándar en caso de sismos.
- g. Protocolo evacuación del muelle.
- h. Protocolo de emergencia general.
- i. Protocolos de procedimientos estándar en caso de tormentas eléctricas.
- j. Plan de contingencia para el control de derrame de cereal.
- k. Procedimiento para atender amenazas.
- l. Reglamento de Higiene y Seguridad Industrial

5.30.1 Protocolo para atender derrames de hidrocarburos (bunkering).

El Terminal de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., tiene restricción para realizar operaciones de reabastecimiento de combustible a las motonaves que permanezcan en posición de atraque. La nave que requiera este servicio lo deberá realizar en las áreas de fondeo autorizadas para tal fin o en un terminal marítimo habilitado para esta actividad.

Sin embargo, el Terminal Marítimo cuenta con el Procedimiento de Derrame Químico y/o Combustible (Anexo “A”), en caso de presentarse una fuga o derrame de productos químicos o combustible en las áreas de trabajo.

5.30.2 Protocolo para atender escape de gas natural licuado - GNL.

El Terminal de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., no recibe naves de esta clase.

5.30.3 Protocolo para atender derrames de graneles líquidos.

El Terminal de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., no recibe naves de esta clase.

5.30.4 Protocolo para atender derrame de graneles sólidos.

Con el fin de Establecer un plan que garantice una adecuada respuesta en caso de contingencia y/o incidentes de derrame de cereal, que puedan ocurrir en las instalaciones de Sociedad Portuaria Bavaria S.A, se tiene en cuenta el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Cereal – Anexo “A”.

En todo caso, se tiene contemplado su articulación, 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, cuyas exigencias mínimas son:

- Certificado de Exención de Control de Sanidad a Bordo.
- Certificado de Control de Sanidad a Bordo
- Declaración Marítima de Salud.

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.

La Dirección Territorial de Salud 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, en los caso de que un tripulante cumpla con la definición de contacto o caso sospechoso

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.

5.31 Protocolo de circulación dentro del terminal.

Dentro de la instalación portuaria se respetaran todas las medidas de tránsito establecidas para el usos de las vías internas y solo podrá hacer uso de parqueo en las áreas destinada para tal fin.

La velocidad de desplazamiento dentro de las instalaciones será indicada a la entrada de las mismas y dependerá de las condiciones en que se encuentre el puerto, siempre buscando minimizar los riesgos a personas, a la carga o a la instalación portuaria de la Sociedad Portuaria Bavaria S.A. Tanto peatones, como vehículos solo podrán circular por las áreas demarcadas para tal fin.

Las persona, vehículos y maquinaria deberán cumplir con las normas descritas en Numerales 5.23, 5.24, 5.25 y 5.26.

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

Dentro de la Instalación portuaria de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., el ingreso y condiciones para identificación de personas, equipos y cargas deberá cumplir con los requisitos establecidos en los Numerales 1.5.1, 1.5.2, 1.5.3, 2.2.6, 3.10 y 5.10, de este Reglamento.

Las cargas serán identificadas a través del manifiesto de carga (BL) y confirmadas a través de las diferentes inspecciones de calidad realizadas a través del laboratorio de Maltería Tropical S.A.

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

La Sociedad Portuaria Bavaria S.A., no tiene autorizadas obras civiles para ampliación o modificación de la infraestructura portuaria

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

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

- a. El agente naviero con 96 horas de antelación a la llegada reporta al sistema informático de la Dirección General Marítima (DIMAR), los datos relacionados con la Motonave como son: importador/exportador, cantidad, peso, descripción de la mercancía, numero de tripulantes.
- b. DIMAR autoriza al agente naviero la llegada de la Motonave al país.
- c. El agente naviero en el sistema de la DIAN documenta y manifiesta la carga con 24 horas de antelación a la llegada del barco.
- d. Una vez la motonave ha atracado, el agente naviero hace el aviso de llegada en el sistema de la DIAN (MUISCA).
- e. El agente de naviero hace el informe de descargue/cargue e inconsistencias en el sistema de la DIAN y migra este informe al SIGA, para solicitud de levante y posterior descargue/cargue de la motonave.
- f. El sistema de descargue tiene una capacidad para recibir 300 ton/h. Los volúmenes de carga aproximadamente de encuentran en el orden 250.000 toneladas por año, con una frecuencia anual de 10 naves, con un promedio de 26.000 ton, por nave. La permanencia de la nave en el terminal marítimo, tiene un promedio de 4 días.

6.2 Prelaciones para el atraque.

La nave anunciada, confirmada y con los documentos exigidos en el presente Reglamento, tendrá prelación de atraque sobre las que no hayan cumplido estos requisitos. La prelación de atraque se efectuará en orden de arribo al Terminal o zona de fondeo, teniendo en cuenta el orden descrito en este Reglamento. Toda nave, cualquiera que sea su nacionalidad, clasificación, tonelaje de registro, eslora, manga o calado, para efectos de prestación de atraque, se someterá a la prelación que se detalla, la cual podrá ser modificada por Sociedad Portuaria Bavaria S.A., de acuerdo con las condiciones operativas:

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

- Barcos graneleros.

Las naves de guerra nacionales o de bandera extranjera, buques escuela y naves en visita oficial, que hayan sido anunciadas previamente por la Armada Nacional, podrán atracar en los muelles del Terminal por el tiempo que sea necesario para las formalidades protocolarias; el resto del tiempo deberán permanecer en zona de fondeo. Si llegan varios buques de guerra en visita oficial, éstos se abarloadrán por naciones.

La prelación establecida se aplicará a las naves fondeadas que hayan arribado al Terminal dentro del mismo período en doce (12) horas, siempre y cuando hayan confirmado su arribo, solicitado servicios, presentada la documentación completa y se encuentren declaradas en libre plática por parte de las autoridades.

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

6.3 Prelaciones para el servicio de practicaaje

El número mínimo y máximo de prestadores de servicio en cada zona portuaria, así como los demás servicios náuticos, deberán ser determinados por la Autoridad Marítima y se deberán prestar bajo régimen de libre competencia, siempre y cuando se cumpla con las normas de seguridad establecidas por el autorizado, sin perjuicio de lo previsto en la Ley para el servicio de practicaaje.

Para Sociedad Portuaria Bavaria S.A., en razón a que solo tiene disponibilidad de un puesto de atraque, no se tiene en cuenta prelaciones para el servicio de practicaaje.

6.4 Asignación de muelle.

Toda nave que atraque en el Terminal Marítimo de Sociedad Portuaria Bavaria se le asignará el único muelle disponible para cargue/descargue.

El sistema de descargue tiene una capacidad para recibir 300 ton/h. Los volúmenes de carga aproximadamente de encuentran en el orden 250.000 toneladas por año, con una frecuencia anual de 10 naves, con un promedio de 26.000 ton, por nave.

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

- a. Todas las naves que arriben al Terminal deben dar cumplimiento a las normas establecidas en el Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación del Mar por parte de los Barcos (MARPOL 73/78).
- b. 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).

- c. Con el fin de evitar la dispersión de material particulado en el cargue y descargue de mercancía, Sociedad Portuaria Bavaria S.A., ejecutará de manera estricta el plan de mantenimiento y el plan de inversiones de los equipos de succión y transporte de la cebada desde y hacia el buque y silos.
- d. Los residuos líquidos provenientes de las instalaciones sanitarias del muelle son enviados a la planta de tratamiento de aguas residuales de Maltería Tropical S.A.
- e. Los residuos sólidos aprovechables generados por las actividades desarrolladas en la Instalación Portuaria son recepcionados de manera selectivas en canecas dispuestas para tal fin en el muelle, almacenadas temporalmente en el centro de acopio de Maltería Tropical S.A., y entregadas a empresas dedicadas a la actividad de reciclaje.
- f. Los residuos sólidos comunes son transportados al centro de acopio de Maltería Tropical S.A., y entregados a la empresa de servicio domiciliario de aseo del municipio.
- g. Previa solicitud del Agente Marítimo y 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. La recepción de los desechos se realizará por vía marítima.
- h. Realizar pruebas de máquinas, reparaciones menores, o recepción o trasiego de combustible. Estas actividades en casos especiales podrán ser autorizadas previo análisis de la Sociedad Portuaria Bavaria S.A., y la Autoridad Marítima Nacional.
- i. Se encuentra prohibido, sin excepción alguna, el desguace de naves dentro de la zona portuaria.
- j. Queda prohibido exhibir, llevar o disparar armas de fuego. Cualquier arma a bordo deberá mantenerse bajo custodia del Capitán mientras el buque esté en el Terminal.
- k. El tráfico, posesión o almacenamiento de drogas estupefacientes, o que produzcan dependencia física o síquica es ilegal, pudiendo resultar en multas, prisión y demás decomiso de la nave. Los agentes marítimos, armadores y capitanes ejercerán suma diligencia y cuidado para evitar la posesión, almacenamiento o transporte de tales drogas y estupefacientes.
- l. El Capitán, Oficiales y Tripulación de las nave que arribe al Terminal y mientras dure su permanencia en él, no deberán consumir alcohol ni sustancias intoxicantes cuatro horas antes de la iniciación de sus jornadas de trabajo ni durante las operaciones de maniobra, cargue, descargue o durante sus turnos de guardia. El Piloto Práctico, en caso de notar embriaguez o alteración por alcohol en los oficiales de la nave, dará aviso a la Capitanía de Puerto, la Superintendencia de Puertos y Transporte y a Sociedad Portuaria Bavaria S.A., para que cualquiera de ellos tome las medidas pertinentes que estimen necesarias.

6.6 Desatraque.

El desatraque de una nave se realiza en los siguientes casos:

- a. Cuando se constate bajo rendimiento, imputable a las condiciones mismas de la nave, deficiencia del Operador Portuario y condiciones de los cargamentos que no garanticen la óptima utilización del muelle.
- b. Cuando las autoridades sanitarias detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas fito-sanitarios.
- c. Cuando las autoridades sanitarias detecten, en las naves, tripulaciones o pasajeros con enfermedades infectocontagiosas.
- d. Por razones de seguridad y protección de la instalación portuaria.
- e. Por término de la operación de cargue/descargue.

Cuando se solucione el problema, la nave deberá someterse a la nueva programación de atraque.

6.7 Orden de desatraque.

Cuando la Gerencia de Producción de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., curse una notificación de maniobra de desatraque para una nave, esta operación deberá efectuarse dentro del tiempo señalado en la orden. El tiempo máximo no excederá de dos (2) horas.

Una vez finalizadas las labores de cargue y/o descargue, la nave tiene dos (2) horas para zarpar o fondear, salvo autorización del Oficial de Protección de las Instalaciones Portuarias - OPIP para que permanezca mayor tiempo atracada. Si alguna nave no zarpa dentro del plazo estipulado, será responsable por cualquier perjuicio ocasionado a Sociedad Portuaria Bavaria S.A., y a terceros por su demora.

6.8 Requisitos para el zarpe.

- a. Tener respectiva aprobación de la Gerencia de Producción.
- b. Ninguna nave podrá salir del puerto, sin el zarpe que expide la Autoridad Marítima, conforme a las exigencias legales.

CAPÍTULO VII CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE

7.1 Salud en el trabajo.

La Sociedad Portuaria de Bavaria S.A, en su terminal, exige el estricto cumplimiento de las Normas Nacionales y Convenios Internacionales sobre Sanidad Portuaria, orientados a evitar que sus áreas portuarias o marítimas se constituyan en riesgos de infección o intoxicación y/o contaminación, en concordancia con lo dispuesto en el Reglamento Sanitario Internacional - RSI, así como aquellas normas que las modifiquen o adicionen. El RSI comprende medidas específicas que se deben adoptar para el caso específico en los puertos, con el fin de limitar los riesgos sanitarios y su propagación 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.

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.

Durante la visita que hace la Autoridad Marítima para otorgar la Libre Platica cuenta con el acompañamiento de un funcionario del Departamento Administrativo de Salud (DADIS), quien verifica la situación actual de salud de la tripulación y de ser necesario atender algún requerimiento especial que debe haber sido comunicado previamente a la Agencia Marítima por el Capitán del Buque antes de su arribo a puerto.

Cuando a bordo de una nave se detecten signos o síntomas clínicos e información basada en hechos o pruebas de un riesgo para la salud pública, incluidas fuentes de infección o contaminación, la autoridad competente considerará que el medio de transporte está afectado y podrá:

- Desinfectar, descontaminar, desinfectar o desratizar el medio de transporte, según proceda, o hacer que estas medidas sean aplicadas bajo su supervisión; y
- Decidir en cada caso la técnica que se empleará para garantizar un nivel adecuado de control de riesgo para la salud pública según lo previsto en el RSI. Cuando existan métodos o materiales aconsejados por la OMS para estos procedimientos, serán éstos los que se utilicen, a menos que la autoridad competente determine que otros métodos son igualmente seguros y fiables.

De ser necesario, la autoridad competente podrá adoptar medidas sanitarias adicionales, incluso el aislamiento de la nave, para impedir la propagación de la enfermedad. Dichas medidas adicionales se notificarán al Centro Nacional de Enlace para el RSI.

El Operador Portuario, Agente Naviero y los contratistas deben enviar a Sociedad Portuaria Bavaria S.A., previo al inicio de actividades, el listado de las personas con identificación y trabajo a realizar durante la prestación del servicio. Igualmente, deberán presentar previo al inicio de actividades los comprobantes de autoliquidación y pago al Sistema de Seguridad Social Integral colombiano por conceptos de Administradora de Riesgos Profesionales (ARP), Empresa Promotora de Salud (EPS) y Administradora de Fondo de Pensiones (AFP), así como la certificación de idoneidad para realizar el trabajo.

El trabajador o persona inscrita deberá portar, en forma visible, el carné de identificación suministrado por Sociedad Portuaria Bavaria S.A., durante todo el tiempo que permanezca en el Terminal. El carné es de uso personal e intransferible.

Los trabajadores que se desempeñen en funciones en el Terminal, deben realizar uso de los Elementos de Protección Personal, de acuerdo a la Actividad que realicen. Sin el cumplimiento de estos requisitos no se permitirá el ingreso de los trabajadores al Terminal.

La permanencia en el Terminal Marítimo deberá ajustarse a los horarios correspondientes con la actividad a desarrollar y al área asignada. Ninguna persona deberá sobrepasar el tiempo del horario autorizado para su actividad. Los Operadores Portuarios y demás contratistas, serán responsables de que el personal a su cargo salga del Terminal tan pronto concluya la labor para la cual se autorizó el ingreso.

Podrán efectuar acceso al muelle a través de la pasarela de la banda transportadora el personal técnico y funcionarios de Sociedad Portuaria Bavaria S.A., debidamente autorizados y mientras la banda transportadora no se encuentre en operación.

Todo contratista debe tener personal de Seguridad y Salud en el Trabajo que cumpla con los siguientes requisitos:

- a. Ser profesional o especialista con Licencia en Salud Ocupacional vigente
- b. Poseer formación o entrenamiento equivalente certificado en control de riesgo específico en los trabajos de alto riesgo que vayan a controlar (eléctrico, espacios confinados, energías peligrosas, trabajo en alturas, izado de cargas, obras civiles, excavaciones y brechas, manejo de sustancias químicas, seguridad vial, montacargas y otros equipos industriales)
- c. Para el caso de personal de seguridad y salud en el trabajo que vaya a controlar trabajos en alturas debe tener curso y re-entrenamiento vigente de coordinador de trabajo en alturas.
- d. Para técnicos y tecnólogos, contar con mínimo un año de experiencia. Para profesionales o especialistas, se debe contar con mínimo 2 años de experiencia y para Coordinadores con mínimo 3 años de experiencia. Toda la experiencia solicitada está asociada al desarrollo de actividades similares a las del contrato.
- e. Estar capacitado y entrenado en procedimientos para atención de emergencias en el tipo de trabajo a controlar (eléctrico, espacios confinados, Energías peligrosas, Trabajo en alturas, izado de cargas, obras civiles, excavaciones y brechas, manejo de sustancias químicas, seguridad vial, montacargas y otros equipos industriales).
- f. Estar capacitado y entrenado en primeros auxilios por ente certificador

7.2 Fumigaciones.

Sociedad Portuaria Bavaria S.A., durante la permanencia de la nave en la instalación portuaria, tiene restringido la realización de actividades de fumigación.

7.3 Residuos contaminantes procedentes de los buques.

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

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 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.

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).

Prevía solicitud del Agente Marítimo y 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. La recepción de los desechos se realizará por vía marítima.

Los residuos sólidos generados en el muelle se gestionan a través del sistema de gestión integral de residuos sólidos implementado en Maltería Tropical S.A. Todos los residuos se entregan a empresas gestoras debidamente autorizadas por las autoridades ambientales para el manejo, aprovechamiento y disposición final. El seguimiento a esta gestión se hace a través de indicadores de generación y aprovechamiento de residuos, mediante informe semestral de gestión de residuos. Para ello, se dispone de recipientes en la plataforma y en la instalación portuaria debidamente identificados por el tipo de residuo a depositar.

Prevía solicitud del Agente Marítimo y 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 será por cuenta del buque, al igual que el servicio prestado. La recepción de los desechos se realizará por vía marítima.

7.4 Cargas de origen animal y vegetal.

La Sociedad Portuaria Bavaria S.A., de acuerdo concesión autorizada y vigente, realiza operaciones de cargue y descargue de graneles limpios (vegetales), mediante sistemas de succión que permiten evacuar y alimentar las bodegas de los buques y los silos ubicados en Maltería Tropical S.A., operación que se encuentra apoyada con una banda transportadora para depositarlo en los sitios de almacenamiento.

El sistema de descargue tiene una capacidad para recibir 300 ton/h. Los volúmenes de carga aproximadamente de encuentran en el orden 250.000 toneladas por año, con una frecuencia anual de 10 naves, con un promedio de 26.000 ton, por nave.

Los criterios establecidos por Sociedad Portuaria Bavaria S.A., para la revisión y recepción de la mercancía son:

Operación de cargue/descargue de malta/cebada:

- a. Inspección, supervisión, verificación y control de las actividades relacionadas con la toma de muestras y control de peso durante la operación de cargue/descargue de la malta/cebada para exportación/importación vía barco en el terminal marítimo. Igualmente, registra eventos sucedidos las 24 horas del día desde el inicio hasta el final de la operación.
- b. Control de peso y muestreo a bordo de la motonave y en la planta de almacenamiento.
- c. Certificación de cantidades vía báscula, estableciendo cantidades descargadas vía draft survey mediante mediciones a bordo.
- d. Monitoreo temperatura del producto durante todo el proceso u operación de descarga.
- e. Mediante procedimientos recomendados por GAFTA, realización de muestreos las 24 horas durante la operación de descargue, basados en las muestras de los sub-lotes tomados cada hora, tanto en bodegas del barco como en la banda transportadora.
- f. Reporte diario con detalles de la operación: tiempos registrados, eventos, reportes temperaturas, cantidades descargadas y por descargar.
- g. Toda la operación de inicio es soportada por un reporte fotográfico del barco y el producto en las bodegas.
- h. Emisión de certificado de cantidad de acuerdo a los resultados de báscula y el draft survey.

7.5 Cargas de material explosivo o radiactivo

Teniendo en cuenta que la concesión se otorga para el manejo del muelle especializado en el cargue y/o descargue de graneles limpios de origen vegetal que se convierten en materias primas necesarias para los procesos de transformación y producción de maltas en la planta de Maltería Tropical S.A. Sociedad Portuaria S.A., no autoriza el cargue/descargue o manejo de la naves en donde se transporte de mercancías explosivas o radiactivas.

CAPÍTULO VIII DOCUMENTACIÓN 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.

Al arribo de la nave y antes de autorizar las operaciones de embarque o desembarque de pasajeros, cargue o descargue, se practicará visita oficial a la nave por las autoridades competentes, de conformidad con las normas y procedimientos vigentes. Los buques de guerra no están obligados a recibir esta visita.

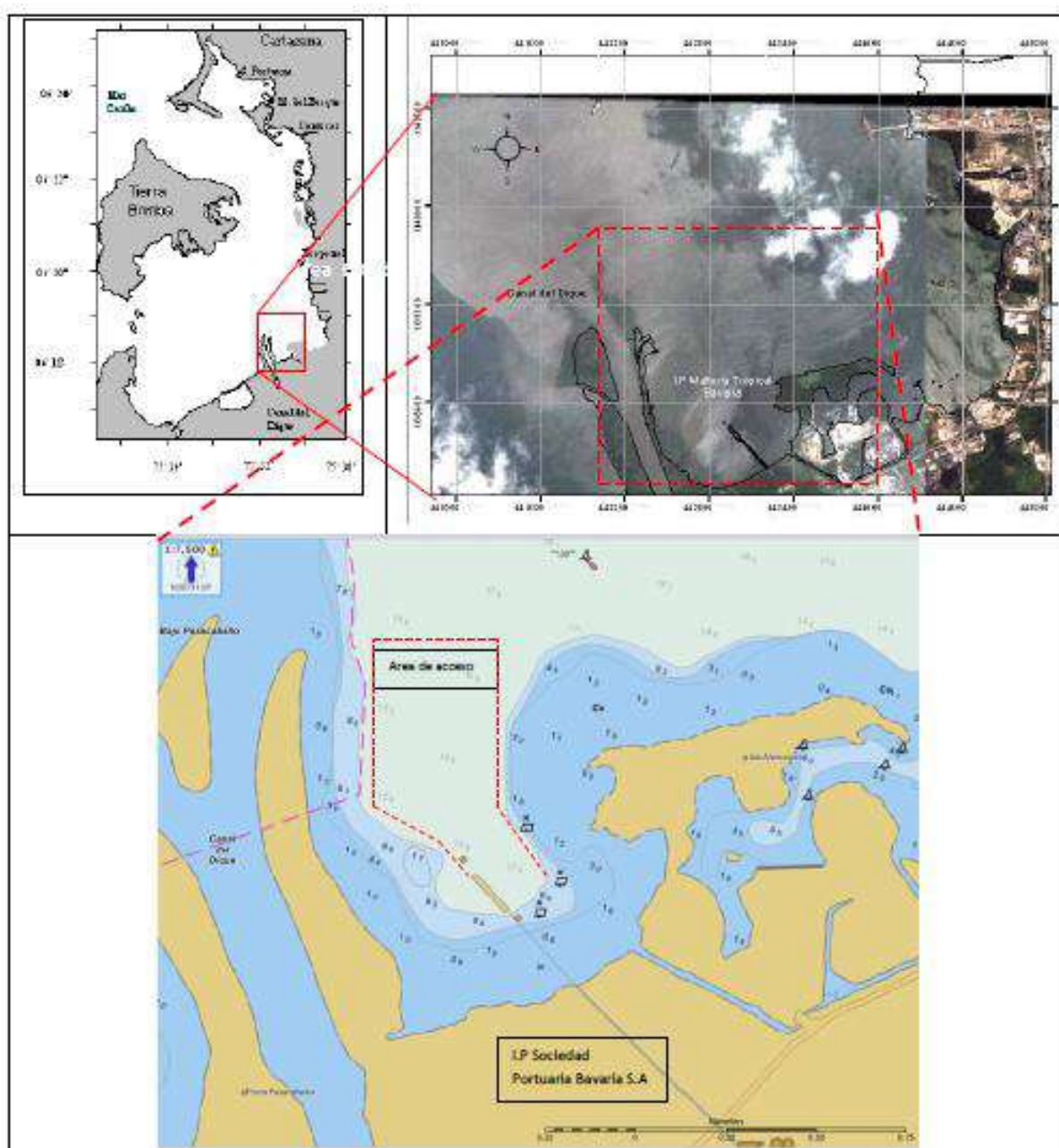
Fin iniciar las actividades de cargue/descargue de la mercancía, la nave a través del Agente Marítimo, deberá cumplir con las normas establecidas por la Autoridad Marítima Nacional previo y al arribo de esta al Puerto de Cartagena. Para ello, deberá cumplir con la Visita Oficial de Autoridades y declaración de la Libre Plática. Copia del acta de vista, deberá ser proporcionada a la Sociedad Portuaria.

ANEXO “A”

- Plan de emergencia.
- Plan de emergencias médicas.
- Procedimiento derrames sustancias químicas y/o combustibles.
- Protocolo de procedimiento estándar en caso de incendio y/o explosión.
- Protocolo de procedimiento estándar en caso de intoxicaciones químicas.
- Procedimiento estándar en caso de sismos.
- Protocolo evacuación del muelle.
- Protocolo de emergencia general.
- Protocolos de procedimientos estándar en caso de tormentas eléctricas.
- Plan de contingencia para el control de derrame de cereal.
- Procedimiento para Atender Amenazas.
- Reglamento de Higiene y Seguridad Industrial

ANEXO “B”

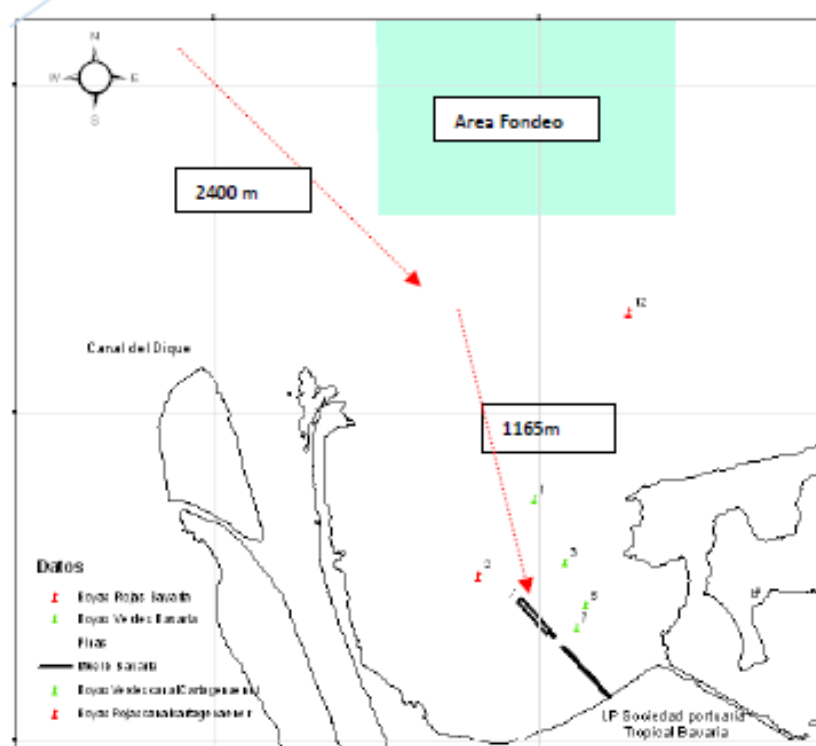
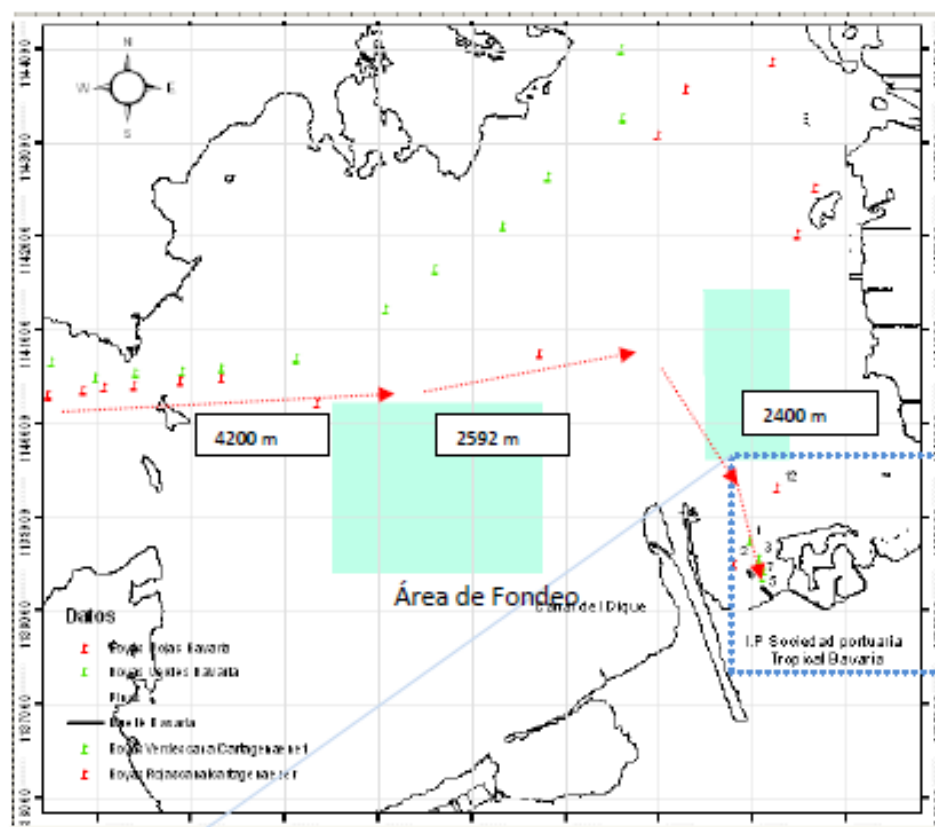
GRÁFICAS



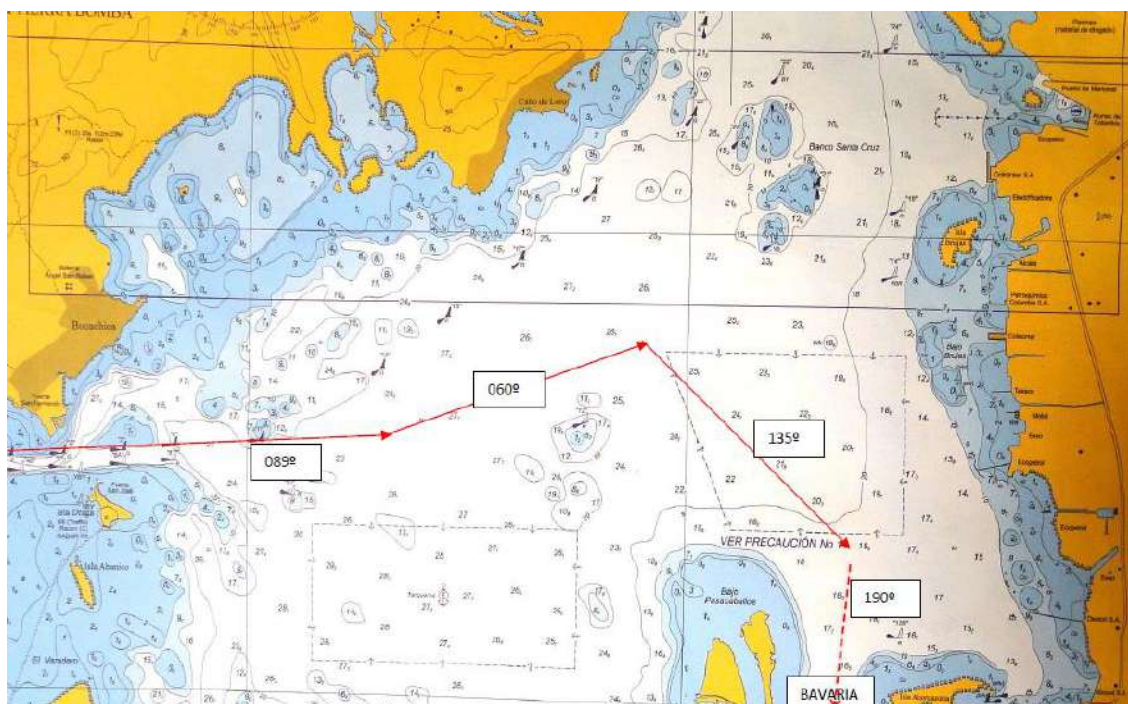
Localización Instalación Portuaria SPB S.A.



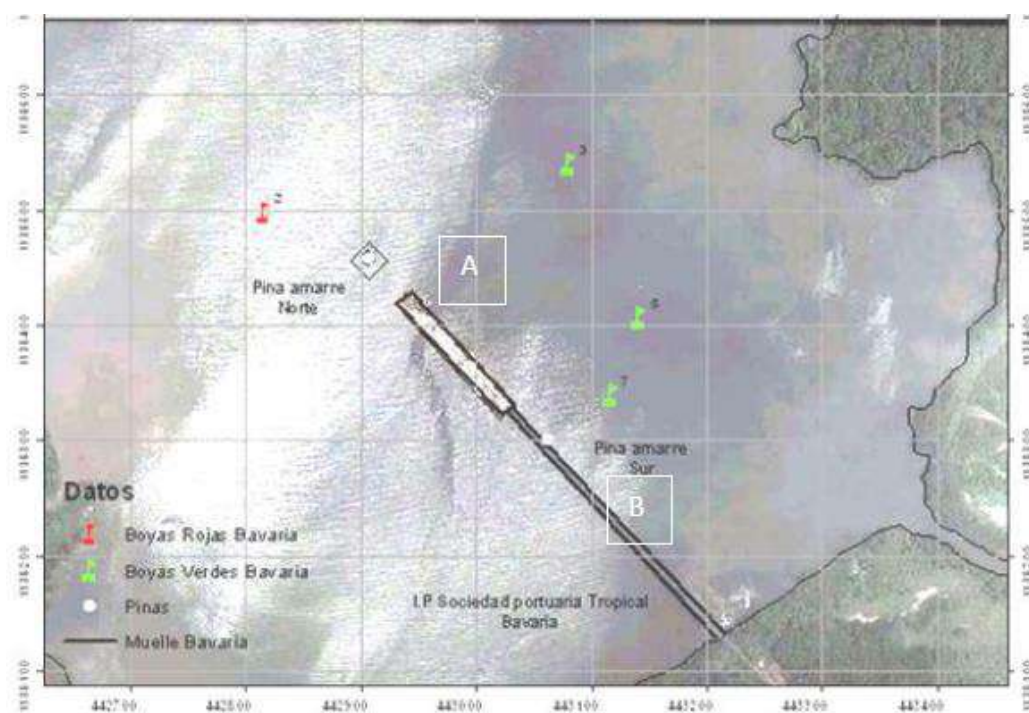
Motonave en posición de atraque en la Instalación Portuaria



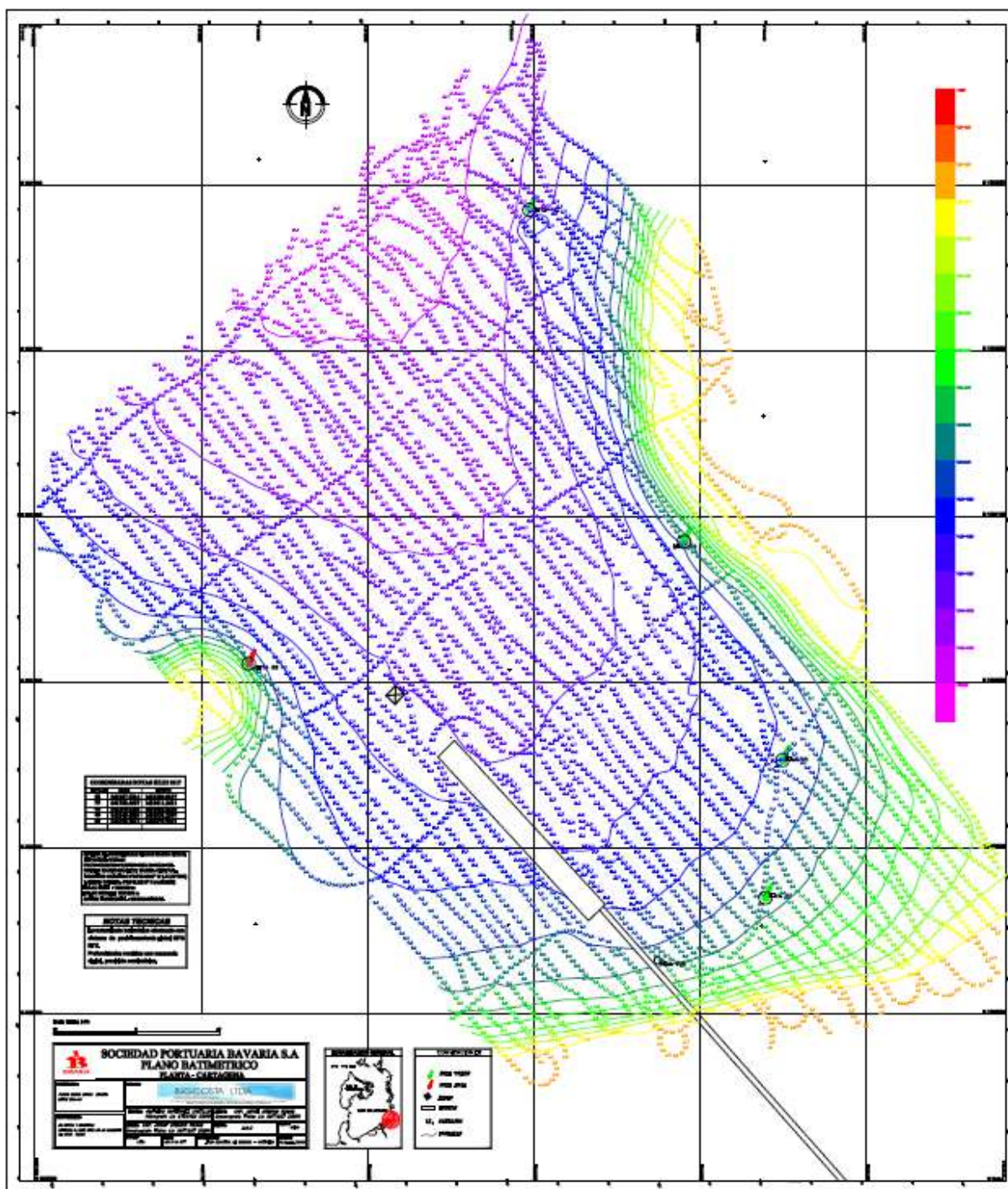
Áreas de ingreso y aproximación a la Instalación Portuaria



Áreas de ingreso y aproximación a la Instalación Portuaria



Ubicación Señalización Marítima Instalación Portuaria



Batimetría área de atraque Instalación Portuaria



ATLAS

IDENTIFICATION

- Name: Atlas
- Call Sign: HJPZ
- Port of registry: Santa Marta
- Class: Lloyd's Register
- Shipowner: Coltugs S.A.S.
- IMO number: 9012197
- Flag: Colombian
- Year of built: 1991
- Shipyard: Matsuura Tekko Zosen - Japan

DIMENSIONS

- Length overall: 34.95m
- Beam: 10.50 m
- Draft: 4.91 m

PERFORMANCE

- Bollard pull: 63 T
- Speed: 13 Kn
- Gross tonnage GRT: 456

TANK CAPACITIES

- Fuel Oil: 270.77 m3
- Fresh Water: 87 m3
- Ballast: 38 M3 excluding No. 1 BWT/FOT

ACCOMMODATION

- Crew: 15

DECK MACHINERY AND EQUIPMENT

- Stern Roller: Stern Roller SWL 100 T dimensions 1.2 diameter X 1.8 M length

MACHINERY

- Main engines: 2 X Nigata 6L28HX
- Total BHP: 4,200 BHP
- Generators Set: 2 x 100 kw 385 V, 50 HZ Alternators driven by Yanmar 6HAL-TN Diesel Engines.
- Z-Drive type: 2 Nigata Z - Peller ZP

TOWING EQUIPMENT

- Towing Winch: 3 X Kitagawa Kogyo Electro-Hydraulic driven winch, single drum 50/15 T X 5/15 M/Min. Brake capacity 100 T. Wire capacity 1,000 M X 48 MM Diameter wire. Automatic spooling gear fitted. Operation at winch side and remote at wheelhouse AFT console. Warping Drum fitted, driven winch 2/1 T X 25/65 M/Min. Brake capacity 60 T. Operation at winch side and wheelhouse remote. Fitted with 110 M of 96 MM diameter "supermix" rope, driven winch 10 T at 15 m/Min. Wire capacity 200 M X 22 Mm diameter wire. Warping drum fitted.
- Towing Hook: 50 T
- Shackles, Stretchers, Chains: Permanent
- Deck Crane: 3.5 / 2 T at 5.7 M/10 Radius. LR Certified
- Deck Space: 262 m2

SAFETY

- Fire Protection: Full structural fire protection fitted to Lloyd's Register and the Australian government requirements.
- CO2 Smothering: Nohmi Bosal CO2 extinguishing system for engine room.
- Fire Detection: Nohmi Bosal FAC 552A alarm panel with ionization and thermal detectors plus manual alarms throughout engine room and accommodation.
- Rescue: Inflatable rescue boat with outboard engine. Immersion suits. Automatic inflatable lifejackets provide.
- Portable Radios: 4VHF Portable Radio "ICOM" IC-M5, with charging unit.

Contact us: Phone (+57 1) 390-7358 | comercial@coltugs.com | www.coltugs.com



Coltugs
TOWAGE & SALVAGE

ALTRA

IDENTIFICATION

- Name: Altra
- Call Sign: VRYG3
- Port of registry: Buenaventura
- Class: Lloyd's Register
- Shipowner: Coltugs S.A.
- IMO number: 9277242
- Flag: Colombian
- Year of built: 2003
- Shipyard: Kogoya Dock Co. I - Japan

DIMENSIONS

- Length overall: 29 m
- Beam: 9.5 m
- Draft : 3.8 m
- Max Draft: 3.81 M

PERFORMANCE

- Bollard pull: 51 T
- Speed: 12 Kn
- Gross tonnage GRT: 295

TANK CAPACITIES

- Fuel Oil: 120 m3
- Fresh Water: 48 m3
- Ballast: 64.34 M3 Including F.W. Ballast Tanks
47.65 M3 excluding F.W. Ballast Tanks

ACCOMMODATION

- Crew: 9

MACHINERY

- Main engines: 2 X Yanmar 6N260-EN 4000BHP
- Total BHP: 4000 BHP
- Generators: 2 x 80 kw (100KVA) 380 V, Alternator driven By Yanmar 6HAL2-N Diesel Engines.
- Z-Drive type: Kawasaki Rexpeller KST - 180ZF/A

FIRE FIGHTING SYSTEM - OTHERS

- Fire Fighting: Daiichi CP-150-500 Centrifugal Pump Driven By Isuzu UM65DITCX diesel engine. Capacity 360M3/HR. 2 X Remote or locally controlled water / foam fire monitor each rate 3.000 l/min. Two air foam tanks totaling 10.18M. Monitors located on monitors stage at AFT end of wheelhouse.
- CO2 Smothering: Unitrol CO2 extinguishing system form engine room.
- Portable Radios: 2VHF Portable Radio, 1COM 1C-GM 1500
- Radar Transponder: 1IESM Satt search and rescue transponder

DECK MACHINERY

- Forward Winch: Kitagawa Kogyo Electro-Hydraulic driven winch. 2/1T X 25/65 M/Min. Brake capacity 90T. Operation at winch side and remote at wheelhouse aft console. Fitted with 110 M X 96 MM supermix rope.
- AFT Winch: Kitagawa Kogyo Electro-Hydraulic driven winch. Single drum 9/2T X 10/28 M/Min. Brake capacity 90T. Fitted with 750 M x 45 MM diameter steel wire rope. Automatic spooling gear fitted. Operation at winch side and remote. At wheelhouse aft console.
- Tugger Winch: Kitagawa Kogyo Electro-Hydraulic driven winch. 2T X 15 M/Min. Fitted with 70M X 16 MM Diameter wire.
- Deck Crane: PALFINGER PK 6500M
- Deck Space: 100 m2

Contact us: Phone (+57 1) 390-7358 | comercial@coltugs.com | www.coltugs.com

ANEXO “C”

PLANOS