

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

RESOLUCIÓN No. 850 DE 2020

(27 FEB 2020)

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

EL VICEPRESIDENTE DE GESTIÓN CONTRACTUAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

En cumplimiento de la Ley 1 de 1991 y sus decretos reglamentarios y de la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017 del Ministerio de Transporte, en ejercicio de sus competencias y facultades legales, en especial las contenidas en el numeral 9º del artículo 15 del Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 y la Resolución No. 1096 del 25 de junio de 2018 y

CONSIDERANDO

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

LEG.

LEG.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

7. Que el Decreto No. 087 de 2011 *"Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias"* en sus numerales 2.4 del artículo 2 y 6.3 del artículo 6, asigna al Ministerio de Transporte las funciones de formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, portuario y férreo.
8. Que mediante Decreto 4165 de 3 de noviembre de 2011 se cambió la naturaleza jurídica y la denominación del Instituto Nacional de Concesiones – INCO, pasando de ser un establecimiento público a una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial denominada Agencia Nacional de Infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte, el cual dispone expresamente en su artículo 25 que los derechos y obligaciones que a la fecha de expedición del citado Decreto tenga el Instituto Nacional de Concesiones – INCO, continuarán a favor y a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura.
9. Que la Superintendencia General de Puertos y la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., previo los trámites legales, suscribieron el Contrato de Concesión Portuaria No. 009 del 21 de enero de 1994, cuyo objeto es el otorgamiento a la sociedad portuaria de una concesión para ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y las zonas accesorias a aquellas o estos, así como la infraestructura y construcciones ubicados en ellas por el término inicial de veinte (20) años, el cual establece en su cláusula sexta que el concesionario *"... deberá cumplir con todas las condiciones de operación señaladas en los reglamentos técnicos de operación que expida LA SUPERINTENDENCIA"* y en el numeral 26.1 de la cláusula vigésima sexta indica que es obligación del concesionario cumplir las condiciones técnicas de operación del puerto de conformidad con las disposiciones vigentes.
10. Que mediante Resolución No. 180 del 14 de marzo de 1994 la otrora Superintendencia General de Puertos aprobó el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.
11. Que en virtud del Decreto 101 de 2000 fueron trasladadas al Ministerio de Transporte, las competencias en materia de concesiones portuarias.
12. Que mediante Resolución No. 001107 del 10 de marzo de 2003 el Ministerio de Transporte derogó la Resolución No. 180 de del 14 de marzo de 1994 y aprobó un nuevo Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación para la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. en virtud de lo establecido en el Contrato de Concesión Portuaria No. 009 de 1994.
13. Que de acuerdo con los Decretos 1800 de 2003 y 2053 de 2003, y la Resolución No. 7546 del 5 de septiembre de 2003, el Ministerio de Transporte cedió al Instituto Nacional de Concesiones INCO, hoy Agencia Nacional de Infraestructura - los contratos y convenios vigentes relacionados con el cumplimiento de la misión institucional de este último.
14. Que mediante Otrosí No. 02 del 30 de mayo de 2008 se modificaron las condiciones del contrato de Concesión Portuaria No. 009 de 1994, en el sentido de establecer el Plan Maestro de Inversión, definir la utilización de las áreas, disponer la reorganización física del terminal e incorporar nuevas áreas portuarias a la concesión, e igualmente se amplía el plazo de la concesión por un término de 20 años más.
15. Que el proyecto cuenta con Licencia Ambiental conforme lo indicado mediante Resolución No. 128 de 25 de enero de 2007 el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, integro las actividades y obligaciones contenidas en las Resoluciones 262 de 31 de marzo de 1997, 735 de 5 de agosto de 1997, 588 de 26 de julio de 1999, 868 de septiembre 05 de 2000, 340 de 24 de marzo de 2004, en un Plan de Manejo Integral.
16. Que el Ministerio de Transporte expidió la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, *"Por medio de la cual se establece el contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos Marítimos"*

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

y se dictan otras disposiciones.", disposición que revocó la Resolución No. 071 de 1997 de la otrora Superintendencia General de Puertos.

17. Que de conformidad con el artículo 2 de la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación "(...) se aplicará a los titulares de concesiones portuarias, homologaciones, autorizaciones temporales, permisos, licencias portuarias o cualquier otro tipo de permiso portuario establecido en las Leyes 1ª de 1991, 1242 de 2008 y en sus Decretos Reglamentarios."

18. Que la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, en su artículo 15 dispone:

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

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

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

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

1. Accesos marítimos y/o fluviales con vocación marítima.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

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

20. Que la Resolución No. 850 de 6 de abril de 2017, en su artículo 20 dispone:

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

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

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

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

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

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

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

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

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

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

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

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

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

Que mediante oficios 2017409103986-2 de 2017, 2017409102015-2 de 2017, 2017409103699-2 de 2017, correo electrónico del 03 de octubre de 2017, Petróleos y Derivados de Colombia S.A., Coremar Shorebase S.A., Ecopetrol S.A., Cenit Tumaco, solicitaron a la Agencia Nacional de Infraestructura la ampliación del plazo para la presentación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos.

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

Que la Superintendencia de Puertos y Transporte y la Dirección General Marítima - DIMAR, competentes para emitir los conceptos a los reglamentos, mediante oficios 20176001 16931 1 de septiembre 28 de 2017 y 29201705985 MD-DIMAR-SUBMERC de septiembre 29 de 2017, respectivamente, proponen modificar los plazos establecidos en el parágrafo 1 del artículo 21 de la Resolución 850 de 2017, definiendo nuevos rangos de años y meses para evitar congestión de documentos para revisión y prevenir vencimientos de términos, atendiendo a la disponibilidad de personal con que cuenta la entidad para revisión de reglamentos, de ajustes solicitados y emisión de concepto.

Que la Directora de Infraestructura (E) del Ministerio de Transporte, mediante memorandos 20175000164323 del 04 de octubre de 2017, 20175000165403 del 6 de octubre de 2017 y 20175000166093 del 6 de octubre de 2017, emitió justificación técnica de viabilidad para el establecimiento de nuevas plazas para el ajuste de los Reglamentos Técnicos de Condiciones de Operación de Puertos Marítimos y presentó los nuevos plazos que se deben otorgar, ajustando los rangos de años.

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

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

25. Que en atención a las disposiciones legales y contractuales antes enunciadas, la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. mediante comunicación No. 1.1-00044 radicado ANI con el No.

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

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

2019-409-002886-2 del 11 de enero de 2019 allegó a la ANI el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación para aprobación y adjuntó los siguientes conceptos:

25.1. Comunicación con registro No. 20186000309651 del 23 de marzo de 2018 suscrita por el Superintendente Delegado de Puertos, que indica:

"El segundo suplente del gerente de la S.P.R. de Buenaventura S.A. Doctor Enrique Ferrer Morcillo, mediante escrito radicado en esta Superintendencia con No. 201856031265912 del 02/03/2018, entregó a la SUPERTRANSPORTE para concepto el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del asunto.

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

25.2. Comunicación No. 29201806003 MD-DIMAR-SUBMERC-ASIMPO del 24 de septiembre de 2018 suscrita por el Director General Marítimo, que indica:

"...Con referencia al oficio 02952 radicado en DIMAR bajo el No. 292018106997 mediante el cual la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura SA., presenta el Proyecto de Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación para concepto de la Autoridad Marítima, una vez ajustado con las observaciones realizadas mediante oficio DIMAR 29201802188, la Dirección General Marítima informa que verificado el documento presentado en el marco de lo establecido en la Resolución 850 del 6 de abril de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte, se emite concepto Favorable, y se anexa un CD que contiene el documento conceptuado, con el propósito de continuar con el correspondiente proceso ante la Agencia Nacional de Infraestructura."

26. Que en virtud de lo establecido en el parágrafo tercero del artículo 20 de la Resolución No. 0000850 de 2017 del MINTRANSPORTE, mediante memorandos No. 2019-303-001568-1 del 23 de enero de 2019 No. 2019-303-004079-1 del 13 de febrero de 2019 y No. 2019-303-009809-1 del 28 de marzo de 2019, la ANI solicitó a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales concepto sobre el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.

27. Que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA mediante comunicación radicada en la ANI con el No. 2019-409-035363-2 del 5 de abril de 2019, emitió concepto planteando algunas observaciones al texto del reglamento, observaciones que fueron puestas en conocimiento del concesionario mediante memorando No. 2019-303-030146-1 del 4 de septiembre de 2019 para que realizara el ajuste correspondiente.

28. Que mediante comunicación No. 1.1-01774 radicada con el No. 2019-409-112111-2 del 24 de octubre de 2019 la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. allega el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación con los ajustes sugeridos.

29. Que mediante comunicación No. 2020006750-2-000 del 17 de enero de 2020 radicado con el No. 2020-409-005061-2 del 20 de enero de 2020, la Subdirección de Evaluación y Seguimiento de ANLA emitió pronunciamiento respecto del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., indicando que se realizaron los ajustes sugeridos por dicha autoridad.

30. Que tratándose de un documento de orden eminentemente técnico y operativo, corresponde al Grupo Interno de Trabajo Portuario de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, en ejercicio de sus funciones

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

establecidas en los numerales 3 y 16 de la Resolución No. 1096 de 25 de junio de 2018², efectuar la evaluación y verificación del reglamento de condiciones técnicas de operación presentado por el concesionario y constatar que el mismo se ajuste a la reglamentación especial vigente, en este caso a las disposiciones contenidas en la Resolución No. 0000850 de 6 de abril de 2017 del Ministerio de Transporte.

31. Que la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo Portuario de la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI, mediante memorando No. 2020-303-002560-3 del 5 de febrero de 2020 emitió concepto técnico favorable respecto del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por el concesionario, en los siguientes términos:

"...4. ANÁLISIS TÉCNICO

Una vez revisado el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación allegado a la Entidad por la Dirección General Marítima — DIMAR mediante radicado ANI No. 2018-409-101860-2 se tiene lo siguiente.

El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación cuenta con el concepto previo favorable de la autoridad marítima y la Superintendencia de Puertos y Transporte, conforme al parágrafo primero y segundo del artículo 20 de la Resolución 850 de 2017.

5.CONCLUSIONES

Desde el punto de vista técnico, ésta Gerencia considera viable proceder con la aprobación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación correspondiente al contrato de concesión portuaria 009 de 1994 suscrito con Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, presentado mediante comunicación No. 2019-409-112111-2 del 24 de octubre de 2019 toda vez que cumple con los requisitos exigidos en la normatividad técnica aplicable y se encuentra acorde a lo establecido en las disposiciones contractuales."

32. Que teniendo en cuenta que se ha efectuado la verificación y estudio técnico pertinente del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. y se ha certificado que el mismo se ajusta a la normatividad vigente y a las disposiciones contractuales contenidas en el Contrato de Concesión Portuaria No. 009 de 1994, se debe proceder a su aprobación.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Aprobar el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.** en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 009 de 1994, cuyo texto se anexa a la presente Resolución, haciendo parte fundamental e integral de la misma.

PARÁGRAFO PRIMERO. - La operación que se regula a través del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación cuya actualización se aprueba con el presente acto administrativo se circunscribe al objeto, alcance y especificaciones técnicas establecidas en el Contrato de Concesión Portuaria No. 009 de 1994 y sus otrosíes.

² Resolución No. 1096 de 2018, "Por la cual se adopta en Manual Específico de Funciones y Competencias Laborales para los empleos de la planta de personal de la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones". Vicepresidencia de Gestión Contractual - Gerente de Proyectos Portuarios. Funciones Esenciales.

"(...) 3. Evaluar, controlar y hacer seguimiento a los aspectos técnicos y operativos de los contratos de concesión y demás formas de asociación público privada del modo portuario, de acuerdo con lo estipulado en los contratos. (...)

16 Hacer seguimiento a la aplicación por parte de los concesionarios de los apéndices técnicos de los manuales y reglamentos vigentes correspondientes a la operación de las concesiones de infraestructura de transporte del modo portuario, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades de la interventoría." (Pag 31-32)

PEC

AL

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

PARÁGRAFO SEGUNDO. - La aprobación de la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. de que trata la presente resolución, en ningún caso podrá entenderse como una autorización de modificación de los términos y condiciones del Contrato de Concesión Portuaria No. 009 de 1994 y sus otrosíes.

PARÁGRAFO TERCERO. - En caso de contradicción entre alguna de las disposiciones del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria aprobado y el Contrato de Concesión Portuaria No. 009 de 1994, prevalecerá lo dispuesto en el contrato de concesión y sus otrosíes.

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

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

ARTÍCULO CUARTO. Comuníquese la presente Resolución, a la Superintendencia de Transportes, a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA y la Dirección General Marítima - DIMAR, para lo de sus competencias.

ARTÍCULO QUINTO. La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición y deja sin efecto el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aprobado mediante Resolución No. 001107 del 10 de marzo de 2003.

ARTÍCULO SEXTO. Contra la presente Resolución procede el recurso de reposición.

NOTIFÍQUESE, COMUNIQUESE Y CÚMPLASE

Dada en la ciudad de Bogotá, D.C., el día 27 FEB 2020


LUIS EDUARDO GUTIERREZ DÍAZ

X Vicepresidente de Gestión Contractual
Agencia Nacional de Infraestructura

Proyectó Jurídico:	Marcela Urquijo – Abogada GAGC1 VJ
Revisó Técnico:	Jesús Florez – Apoyo Técnico a la Supervisión – GPP -VGC
Revisó Ambiental:	Diana Carolina Orjuela García –Apoyo ambiental GITA-VPRE DCCP
Vo Bo Jurídico:	José Román Pacheco Gallego- Gerente Asesoría Gestión Contractual 1 - VJ
Vo. Bo. Técnico:	Fernando A. Hoyos E. - Gerente Proyectos Portuarios VGC
Vo. Bo. Ambiental	Luisa Fernanda Tamayo Arias - Gerente GIT Ambiental VPRE (E)

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE OPERACIONES
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.

TABLA DE CONTENIDO

REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A

ASPECTOS GENERALES.....14

1.1. OBJETIVO..... 14

1.2. DE LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN. 14

1.3. DEFINICIONES..... 14

1.4. REQUISITOS DE CAPACIDAD TÉCNICA E IDONEIDAD PROFESIONAL ADECUADOS A CADA SERVICIO. 20

1.5. OBLIGACIONES 21

1.5.1. Obligaciones de los Operadores Portuarios: 21

1.5.2. Obligaciones de las agencias marítimas. 22

1.5.3. Obligaciones de los usuarios de la terminal portuaria: 23

1.5.4. Obligaciones Generales Respecto a la Prestación del Servicio: 23

1.5.5. Protección de buques e instalaciones portuarias (PBIP): 25

ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO25

2.1. ORGANIZACIÓN:..... 25

2.1.1 SPRBUN S.A. 26

2.1.2. Funciones de SPRBUN S.A:..... 26

2.2 ADMINISTRACIÓN 27

2.2.1 Modelo de Administración y Operación Portuaria. 28

2.2.2 Relación con los usuarios..... 28

2.2.3 Estructura Tarifaria 28

2.2.4 Protocolo de Facturación..... 28

2.2.6. Política de calidad y acceso..... 29

2.2.7. Sistemas de comunicación e información. 29

2.2.8. Código de buen gobierno..... 29

INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS29

3.1. CANAL DE ACCESO 29

3.2. DÁRSENA DE MANIOBRA Y ÁREA DE ATRAQUE. 30

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.”

3.3. MUELLE	30
3.4. AYUDAS A LA NAVEGACIÓN.....	33
3.5. PELIGROS A LA NAVEGACIÓN.	33
3.6. ÁREAS DE FONDEO.....	34
3.7 UKC Y CALADO OPERACIONAL.....	34
3.7.1. UKC.....	34
3.8. MANTENIMIENTO DE LA PROFUNDIDAD EN EL PUERTO.	35
3.9. ACCESOS VEHICULARES Y PEATONALES	35
3.10. PATIOS Y BODEGAS.....	36
3.11 INSTALACIONES PARA LAS OPERACIONES Y EQUIPOS.....	36
3.12. INSTALACIONES DE RECEPCIÓN PARA RESIDUOS, BASURAS Y DEMÁS PRODUCTOS CONTAMINANTES.	40
SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES Y CARGA.....	40
4.1. HORARIOS.	40
4.2. CONDICIONES DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS.....	41
4.3. DOCUMENTACIÓN NECESARIA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO.	42
4.4. PROTOCOLO DE VERIFICACION DE INFORMACION Y DOCUMENTOS.	44
4.5. SERVICIOS GENERALES.....	44
4.5.1 Uso de dársenas de maniobra y canales de acceso privado.....	44
4.5.2 Control de las operaciones portuarias, marítimas, terrestres y férreas.....	44
4.5.3 Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto.	44
4.5.4. Control de entrada y salida de personas y vehículos	45
4.5.5 Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto.	45
4.5.6. La condición adecuada de limpieza general de las instalaciones Portuaria	45
4.5.7. Las zonas de tránsito de vehículos y peatones las cuales deberán contar con la demarcación adecuada.....	45
4.6 SERVICIOS A LA NAVE:	45
4.6.1 Características del buque tipo o de diseño.....	45
4.6.2. Servicio de practica o pilotaje.....	46
4.6.3. Servicio de remolcador portuario o de asistencia	48
4.6.4 Amarre y desamarre de buques.	49
4.6.5 Muellaje	49
4.6.6 Apertura de escotilla.....	50
4.6.7 Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos.	50
4.6.8 Condiciones de limpieza general del terminal.....	50
4.6.9 Reparaciones menores.	50

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.”

4.6.10 Aprovisionamiento y useria	50
4.6.11 Recibo y/o suministro de lastre	50
4.6.12 Suministro de combustible	50
4.6.13 Servicios de lancha.....	51
4.6.14 Recepción de desechos líquidos y vertimientos.....	51
4.6.15 Recepción de desechos sólidos.....	51
4.6.16 Servicio de vigilancia a las naves.....	51
4.6.17 Servicios públicos.....	51
4.6.17.1. Suministro de agua potable:.....	51
4.6.18. Fumigaciones.	52
4.7. SERVICIOS A LA CARGA:	52
PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD	53
5.1 PROTOCOLOS DE MANIOBRAS	53
5.1.1. Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario.	53
5.1.2. Maniobra de atraque.....	54
5.1.3. Maniobra de amarre.....	54
5.1.4. Maniobra de zarpe.....	54
5.1.5. Maniobra de reviro.....	54
5.1.6 Maniobra de fondeo.....	55
5.2. Protocolo relacionado con las condiciones de seguridad en las operaciones:.....	55
5.2.1. Protocolo de zarpe de emergencia incendio, mal tiempo, terrorismo, etc.).	55
5.2.2. Protocolo de control de tránsito en el canal de navegación.	55
5.2.3. Protocolo para apertura de bodegas.....	55
5.3. Protocolo para el establecimiento de rendimientos de las naves y pérdida del derecho a muelle.	55
5.4. Protocolo de evacuación directa de cargas.	55
5.5. Protocolo para la inspección simultanea de mercancías.....	55
5.6. Protocolo de inspección intrusiva y no-intrusiva de carga.	56
5.7. Protocolo para el descargue con lluvia. excepto gráneles sólidos y granos.....	56
5.8. Protocolo de almacenamiento descubierto.	56
5.9. Protocolo de operaciones en fondeo.	56
5.10. Protocolo para el manejo de cargas contaminadas.	56
5.11. Protocolo sobre cargas objetables.	56
5.12. Protocolo para la remoción cargas objetables.	56
5.13. Protocolo para el manejo de cargas para otros puertos, cargas en tránsito.	57
5.14. Protocolo para el rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua.....	57

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

5.15. Protocolo para evitar la presencia de animales.....	57
5.16. Protocolo de operación de Equipos.....	57
5.17. Protocolo de control de ingreso y salida de personas.....	57
5.18. Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos.	57
5.19. Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos de carga.....	57
5.20. Protocolo de control de ingreso y salida de maquinaria y equipos portuarios.....	57
5.21. Protocolo para el manejo de todo tipo de carga:.....	58
5.21.1. Protocolo de entrada y recibo carga.	58
5.21.2. Protocolo el almacenamiento de carga.....	58
5.21.3. Protocolo Disposición de Cargas Nacionalizadas y abandonadas por el Cliente.....	58
5.21.4. Protocolo de entrega y salida de carga.	58
5.21.5. Protocolo de transferencia carga a otros medios de transporte.	58
5.22. Protocolos para el manejo de mercancías peligrosas- código IMDG y de acuerdo al sistema globalmente armonizado (SGA).....	58
5.23. Protocolo para facilitar la aplicación de reglamento sanitario internacional (RSI 2005).	58
5.24. Protocolos para atender emergencias y contingencias.....	59
5.24.1. Protocolo para atender derrames de hidrocarburos (bunkering).....	59
5.24.2. Protocolo para atender escapes de gas natural licuado-GNL y GLP).	59
5.24.4. Protocolo para atender derrames de gránulos sólidos.	59
5.24.5 caídas de cargas generales manejadas, como por accidentes o desastres naturales, los cuales deben estar acordes. con el Plan Nacional de Contingencias, ante una posible Emergencia en Salud Pública de Importancia Internacional – ESPI.	59
5.25. Protocolo de circulación dentro del terminal.....	59
5.27. Protocolos de seguridad en prevención de accidentes y de seguridad industrial para las instalaciones que se encuentran en vía de construcción.	60
Los protocolos para el control de riesgo para prevención de accidentes e incidentes en las instalaciones portuarias, los protocolos hacen parte del plan de emergencia y evacuación, Código PO-HSSE—EM-0009 y en el reglamento higiene, seguridad industrial y medio ambiente Código RGO-HSEE- SSTA-0000.	60
5.28. Protocolo de Remolcador.	60
5.29. Protocolo de Alistamiento de Naves para iniciar trabajos.	60
5.30. Protocolos de inspección de la instalación física portuaria como son: bitas de amarre, defensas de muelles, tablestaca, desagües, piscinas de decantación, vías de rodaje, bodegas, silos, zonas de pasajeros, y todo el conjunto de obras e instalaciones dentro del recinto portuario.	60
5.31. Protocolo de maniobras de emergencia.....	60
5.32. Protocolos y responsables de protección al medio ambiente y protección al medio marino, recepción de aguas sucias, residuos de sentina y basuras provenientes de las naves o artefactos navales según normatividad nacional y MARPOL.....	60

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

5.33. Protocolo de la capacidad instalada y nivel de servicios.....	60
5.34. Protocolos de los niveles de rendimientos mínimos y calidad en el servicio.....	60
5.35. Protocolo para el suministro de agua potable y combustible para las naves.	61
5.36. Protocolo de inspección a cruceros y otras embarcaciones de turismo.	61
5.37. Protocolo para el manejo de equipajes en naves de pasajeros.	61
REGLAS SOBRE TURNOS, ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES.....	61
6.1. PROTOCOLO PARA EL ANUNCIO, ARRIBO Y PERMANENCIA DE NAVES.	61
6.2. PRELACIONES PARA EL ATRAQUE:	64
6.3. PRELACIONES PARA SERVICIO DE PRACTICAJE.	68
6.4. ASIGNACIÓN DE MUELLE	68
6.5. PROHIBICIONES PARA LAS NAVES DURANTE SU PERMANENCIA EN EL TERMINAL.	70
6.6 DESATRAQUE	70
6.7 ORDEN DE DESATRAQUE	72
6.8 REQUISITOS PARA EL ZARPE	72
CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE	72
7.1 SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO.....	73
7.2. FUMIGACIONES.....	73
7.3. RESIDUOS CONTAMINANTES PROCEDENTES DE BUQUES.	74
7.4. CARGAS DE ORIGEN ANIMAL Y VEGETAL.....	74
7.5. CARGAS DE MATERIAL EXPLOSIVO O RADIOACTIVO.....	74
DOCUMENTACION Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN	75
8.1 DOCUMENTACION	75
8.2 FACILITACION DEL TRAFICO MARITIMO.	75
8.3. VISITA OFICIAL.....	75

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

CAPITULO I

ASPECTOS GENERALES

1.1. OBJETIVO

Este documento establece 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.

Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento están acordes con la Resolución 850 del 6 de abril de 2017 emanada por Ministerio de transporte.

Para todos los efectos el presente Reglamentos se encuentra publicado en la página web de SPRBUN, la entrada peatonal (Puerta Raymond), en el edificio de operaciones y edificio administrativo de la instalación portuaria, y su documento físico reposa en la SPRBUN a fin de garantizar su fácil acceso.

1.2. DE LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN.

Las disposiciones contenidas en este documento deben ser aplicados por los operadores portuarios en las operaciones que ejecuten.

1.3. DEFINICIONES

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

- a. **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.
- b. **Agente Marítimo o Agencia Marítima:** De conformidad con el artículo 1489 del Código de Comercio, el Agente Marítimo es la persona que representa en tierra al Armador para todos los efectos relacionados con la Nave.
- c. **Agencia Nacional de Infraestructura-ANI:** Entidad encargada de planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada - APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional respecto de infraestructuras semejantes a las enunciadas.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

- d. **Almacenamiento:** Es el servicio de proveer espacio cubierto o descubierto para depositar transitoriamente cargamentos. Este servicio se presta de acuerdo con lo establecido en el presente Reglamento.
- e. **Armador:** La persona natural o jurídica que, sea o no propietario de la nave, la apareja, pertrecha y opera a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que le afectan. La persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de una Nave se reputará Armador, salvo prueba en contrario.
- f. **Atracar:** Maniobra consistente en amarrar una embarcación a un muelle o embarcadero.
- g. **Autoridad Aduanera:** Es la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales-DIAN, representada por la persona de la administración aduanera que en virtud de la ley y en ejercicio de sus funciones ejerce la potestad aduanera.
- h. **Autoridad Ambiental:** Es el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, así como sus entidades adscritas a este tanto del nivel nacional como local. Para el presente Reglamento está representada por la Agencia Nacional de Licencias Ambientales –ANLA, Establecimiento Público Ambiental EPA, según sus competencias.
- i. **Autoridad Marítima:** Es la Dirección General Marítima – DIMAR, quien como autoridad marítima nacional ejecuta la política del gobierno en materia marítima y tiene por objeto la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas y los reglamentos que se expidan para su cumplimiento y la promoción y estímulo del desarrollo marítimo del país. Está representada en Buenaventura por el Capitán de Puerto.
- j. **Autoridad Portuaria:** Son autoridades portuarias en el ámbito de sus respectivas competencias, el Ministerio de Transporte en lo relacionado con las políticas y reglamentación del sector, la Superintendencia de Transporte en lo relacionado con la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio, y la Comisión de Regulación del Transporte en lo relacionado con la regulación del sector.
- k. **Autoridad Sanitaria:** Es el Ministerio de Salud o quien haga sus veces, representado por la oficina de Sanidad Portuaria.
- l. **Averías:** Todos los daños que sufre la embarcación durante la navegación o en puerto, o las mercancías desde el embarque hasta su desembarque. También los gastos extraordinarios e imprevistos que deban efectuarse en beneficio de la embarcación o de la carga.
- m. **Canal Navegable:** Es la parte dentro de un cauce o cuerpo de agua natural o artificial por donde navegan las embarcaciones. Los canales navegables en función de su profundidad se clasifican en canales para embarcaciones menores, mayores o ambas.
- n. **Capitán o Capitán de Buque/Nave:** Es el responsable por el gobierno y dirección de la Nave.
- o. **Carga:** Conjunto de mercancías que son objeto de una operación de transporte desde un puerto, aeropuerto, terminal terrestre o lugar de entrega, con destino a otro puerto, aeropuerto, terminal terrestre o lugar de destino, amparadas en un documento de transporte.
- p. **Carga a Granel:** Es toda carga sólida, líquida o gaseosa, transportada en forma masiva, homogénea, sin empaque.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

- q. **Carga Contenedorizada:** Son las mercaderías que independientemente de su condición de empaque han sido dispuestas en una unidad de dimensiones convencionales o normalizadas para ser manipuladas mecánicamente en un solo movimiento.
- r. **Carga Extra dimensionada:** Es toda carga indivisible que excede las dimensiones de carrocería de los vehículos convencionales homologados por el Ministerio de Transporte, para la movilización de carga en tránsito normal por las vías públicas.
- s. **Carga General:** Es toda carga unitarizada, contenedorizada, paletizada, o semejante o que esté embalada en cualquier forma, así como los contenedores. Se considera carga general a aquellos bultos individualizados, cada uno con una marca y peso que se cargan y descargan con las grúas del muelle y que para los efectos prácticos se clasifican así:
- Empacadas, ensacadas y envasadas.
 - Semigraneles, troncos, perfiles siderúrgicos, rollos, bobinas, etc.
 - Piezas, maquinaria, automóviles, estructuras metálicas.
 - Pesada. Cuando no se pueden manipular con las grúas normales de muelle y en general su peso excede las 30 toneladas.

La carga general es susceptible de ser paletizada, pre eslingada, contenedorizada, o manipulada Roll of – Roll on.

- a. **Carga Peligrosa:** Es aquella que por sus características especiales entraña peligro para las personas, naves, instalaciones del puerto o al medio ambiente, clasificadas como tal por la OMI.
- b. **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 presentado 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 la terminal.
- c. **Cargues y Descargues Directos:** Modalidad de una operación de cargue y descargue cuyas mercancías requieren la evacuación o cargue inmediato sin almacenamiento o prestiba en el terminal.
- d. **Código IMDG:** Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, expedido por la Organización Marítima Internacional, en vigor y de obligatorio cumplimiento para Colombia desde el 01 de enero de 2004.
- e. **Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP):** Código Internacional para la Protección de Buques y de Instalaciones Portuarias, expedido por la Organización Marítima Internacional, que hace parte del Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS-74 aprobado por el Estado Colombiano mediante la Ley 8ª de 1980, reglamentado parcialmente por el Decreto 730 de 2004, con aplicación en el territorio nacional, donde existan instalaciones portuarias dedicadas al comercio exterior y a los viajes internacionales, así como a los buques de pasajeros y carga de transporte internacional con arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas que recalen en las mismas, así como a unidades móviles de perforación mar adentro.
- f. **Concesión Portuaria:** De conformidad con lo establecido en el Artículo 5 de la Ley 01 de 1991, es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia de Transportes, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de un puerto a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

- g. **Consignatario:** Persona natural y/o jurídica, a quien el remitente o embarcador en el exterior envía una mercancía, y que como tal es designada en el documento de transporte. El consignatario puede ser el destinatario.
- h. **Consolidación:** Conjunto de actividades que se realizan para integrar o congregar más de un embarque en una misma unidad de transporte, con el fin de disminuir el costo del transporte
- i. **Demora:** Significa el exceso de tiempo dedicado al cargue, en relación con el Periodo de Estadía de conformidad con el presente Reglamento.
- j. **Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII).** Es un acontecimiento extraordinario que constituye una amenaza para la salud pública de los Estados a causa de la propagación de una enfermedad, y que podría exigir una respuesta internacional coordinada.
- k. **Estiba:** Distribución y colocación adecuada de la carga en una nave o embarcación.
- l. **ETA (Estimated Time of Arrival - Tiempo Estimado de Llegada):** Significa la fecha y hora local estimadas para la llegada de las embarcaciones al Puerto.
- m. **ETD (Estimated Time Of Departure):** Significa la fecha y hora local estimadas para el zarpe de una nave del Puerto.
- n. **FEU:** Unidad de Contenedor estándar de 40 pies.
- o. **Inspección No-intrusiva:** Es la Operación de control realizada por las autoridades con el fin de determinar la naturaleza, el estado, el número de bultos, el volumen, el peso y demás características de las mercancías, la carga, los medios o unidades de carga o los embalajes; mediante sistemas de alta tecnología que permitan visualizar estos aspectos a través de imágenes, sin perjuicio de la facultad de realizar inspección física cuando las circunstancias lo ameriten.
- p. **Instalaciones Portuarias:** Son instalaciones portuarias las obras civiles de infraestructura y las de edificación o superestructura, así como las instalaciones mecánicas y redes técnicas de servicio construidas o ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a realizar o facilitar el tráfico portuario.
- q. **Libre Plática:** Se entiende por libre plática o recepción oficial de buques al procedimiento que se debe seguir para que un buque sea aceptado en puerto sin cuarentena; mediante la autorización que emite la Capitanía de puerto para permitir el acceso de personas ajenas a la embarcación, para la ejecución de faenas de carga o descarga u otras operaciones en el puerto, así como para el embarque y desembarque de pasajeros y tripulaciones.
- r. **Manifiesto de Carga:** Documento que contiene la relación de todos los bultos que comprende la carga y la mercancía a granel, a bordo del medio de transporte, y que va a ser cargada o descargada en un puerto o aeropuerto, o ingresada o exportada por un paso de frontera, excepto los efectos correspondientes a pasajeros y tripulantes.
- s. **Marpol:** Convención Internacional para Prevención de la Contaminación Marina desde los Barcos, emitida en Londres el 2 de noviembre de 1973 y aprobada por el Congreso Colombiano mediante la Ley 12 de 1981.
- t. **Nave:** Se entiende por Nave toda construcción principal o independiente, idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

- u. **Nave de Línea Regular:** Las que prestan un servicio público en tráficos regulares, en forma continua, de acuerdo con rutas e itinerarios fijados y preestablecidos.
- v. **Nave de Línea Ocasional:** Son aquellas que prestan un servicio público en tráficos irregulares o en forma discontinua.
- w. **NOR (Notice of Readiness) -Notificación de Disponibilidad:** Es aquel documento escrito, emitido por el Capitán del Buque entregado a la Agencia Marítima, donde se indica que la embarcación, se encuentra lista en todos los aspectos operativos para realizar actividad de cargue. Este deberá ir firmado por SPRBUN, en señal de aceptación, en donde se especifica fecha y hora local de aceptación de la notificación. La NOR será válida una vez aceptada por SPRBUN, si es enviada por escrito dentro del Turno de Amarre, el Buque que se encuentra en el Área de Fondeo o Punto de Llegada y dicha Nave es navegable desde el punto de vista náutico y comercial.
- x. **Organización Marítima Internacional OMI:** Es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques.
- y. **Operación.** Se clasificarán las operaciones según la Vía que sigue la carga, las cuales son:
 - z. **Vía Directa.** Es el paso directo de la carga al medio de evacuación.
 - Operación Directa a Camión.
 - Operación Directa a Vagón.
 - Operación directa a tubería, ductos, bandas transportadoras.
 - Operación directa de transbordo.
 - Vía Semidirecta.** Es el almacenamiento de la carga provisionalmente por cortos periodos de tiempo a la espera del medio de evacuación.
 - Operación semidirecta a tierra.
 - Operación semidirecta a mar.
 - Vía Indirecta.** Es el almacenamiento de la carga en bodegas, tinglados, depósitos, tanques patios o almacenamiento flotante, a la espera del medio de evacuación.
 - Operación indirecta vía terrestre.
 - Operación indirecta vía tubería, ductos, bandas transportadoras
- aa. **Operación Portuaria:** Es el conjunto de servicios prestados en un puerto al buque, a los pasajeros y a la carga.
- bb. **Operadores Portuarios:** Empresas debidamente registradas ante la Superintendencia de Transporte o quien haga sus veces, que prestan servicios directamente relacionados con la actividad portuaria, incluyendo, pero sin limitarse al cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y useria.
- cc. **Período de Estadía (Laytime):** Es el periodo de Días consecutivos en el cual SPRBUN, le permite al Buque/Nave realizar las Operaciones de cargue sin que se incurra en Demoras.
- dd. **Piloto Práctico:** Es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una Capitanía de Puerto marítima, 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.

- ee. Porteo:** Cualquier traslado horizontal de la carga general fraccionada o contenedorizada proveniente de un embarque o destinada a embarcarse, desde el gancho de la grúa de la nave hacia los vehículos de transporte designados por el consignatario o su agencia de aduanas, o a un lugar de permanencia transitoria en espera del vehículo de transporte, o en su defecto a un almacén o área de depósito designado por el almacenista.
- ff. 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 Instalación Portuaria.
- gg. Proyectos GNL:** Se refiere al desarrollo de proyectos portuarios cuya carga es el gas natural licuado.
- hh. Puerto:** Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras canales de acceso, instalaciones de servicios, que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera de un río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancía entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles y embarcaderos.
- ii. Reglamento:** Es el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de SPRBUN.
- jj. Reglamento Sanitario (RSI 2005):** Es un documento adoptado por Colombia como país miembro de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y aprobado en la 58ª Asamblea Mundial de la Salud en mayo de 2005, a través del cual se describen los procedimientos que el país debe cumplir en cuanto al intercambio de información sobre posibles Emergencias en Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII), la evaluación conjunta de éstas y la respuesta apropiada.
- kk. Regulaciones:** Normas Nacionales e Internacionales aplicables en este documento.
- ll. Sociedad Portuaria:** Sociedades anónimas constituidas con capital privado, público o mixto, cuyo objeto social es la inversión en construcción, mantenimiento, Operación y administración de un puerto. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, almacenamiento y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria.
- mm. SPRBUN:** Sociedad portuaria regional de buenaventura S.A. – Concesionaria
- nn. Tecnología de Información (TIC):** Término general que describe cualquier tecnología que ayuda a la producción, manipulación, almacenamiento, comunicación y/o transmisión de información.
- oo. TEU:** Unidad Standard equivalente a un contenedor de 20 pies.
- pp. Tiempo de Ocupación o Permanencia en Muelle:** Período en el cual la nave permanece en un muelle asignado por la SPRBUN, el cual comienza en el momento en que la nave amarra su primera línea al atraque y termina cuando la nave suelta su última línea al momento del desatraque.
- qq. Tiempo de Operación:** Tiempo empleado por una nave para realizar sus operaciones de cargue y descargue de sus mercancías, calculado de acuerdo con los rendimientos mínimos vigentes establecidos por SPRBUN los cuales hacen parte integral del presente Reglamento.
- rr. TRB:** Tonelaje de Registro Bruto.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

- ss. **Tonelaje de Peso Muerto (DWT):** Significa la capacidad de carga total, más la capacidad de los tanques para combustible, bodegas, etc., que un barco puede llevar hasta su Línea de flotación o marca de máxima carga.
- tt. **Turno de Amarre o Ventana (Layday o Window):** Es el período de 48 horas (Dos Días) consecutivas asignado para que un Buque arribe al Terminal, dentro de las cuales tendrá prelación para el Amarre. El Turno de Amarre inicia a las 00:00 horas del primer día asignado y termina a las 24:00 horas del segundo día asignado o inicia a las 00:00 horas del primer día asignado y termina en el momento en el que el Buque tenga la NOR debidamente aceptada por SPRBUN. El Turno de Amarre es asignado por SPRBUN, en el Programa de Turnos de Amarre de Dos Días.
- uu. **Usuario del Terminal o Usuario:** Toda persona natural o jurídica dueña o no de la carga, que directa o indirectamente utilice las instalaciones y/o los servicios que SPRBUN presta en su Terminal para los servicios de cargue/descargue. Asimismo, se entenderá como Usuario los Armadores, los Operadores Portuarios y en general toda persona que utilice las instalaciones o reciba servicios en el Terminal. Para efectos del presente Reglamento, la expresión Usuario hará referencia al Usuario dueño o no de la carga y cuando se haga referencia a otro tipo de Usuario se especificará su calidad.
- vv. **Ventana de tiempo:** Periodo de tiempo dentro del cual una nave y/o artefacto naval debe arribar a la terminal portuaria y recibir determinados servicios portuarios, con una hora de inicio y una de finalización previamente establecidas entre las partes.

1.4. REQUISITOS DE CAPACIDAD TÉCNICA E IDONEIDAD PROFESIONAL ADECUADOS A CADA SERVICIO.

La SPRBUN S.A., es el concesionario de la terminal marítima o puerto de servicio público y, en consecuencia, los servicios serán prestados con capacidad técnica en infraestructura, equipos de operación y con idoneidad profesional a todos aquellos que estén dispuestos a pagar las tarifas y cumplir con las condiciones operativas establecidas por SPRBUN.

La Superintendencia de Transporte ejercerá la vigilancia respecto a la prestación del servicio.

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

En la actividad portuaria dentro de la instalación portuaria, todas las personas naturales o jurídicas en ella involucradas, se someterán a lo prescrito por los Convenios Marítimos Internacionales ratificados por la Nación, así como a las recomendaciones y directrices adoptadas por las Autoridades Nacionales Marítima y Portuaria.

La SPRBUN se encargará del seguimiento a la normatividad sobre seguridad, Salud y medio ambiente para minimizar los impactos en la integridad de las personas, instalaciones, equipos y cargas en las áreas objeto de la concesión.

1.5. OBLIGACIONES

1.5.1. Obligaciones de los Operadores Portuarios:

La prestación de servicios en SPRBUN debe ser solicitado por una Agencia Marítima, un dueño de carga o su representante. Los Operadores Portuarios que presten sus servicios en SPRBUN, además de las contenidas en el Reglamento de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente, el cual forma parte integral de este Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, tendrán los siguientes deberes, responsabilidades y obligaciones, respecto de los servicios que prestan, sin perjuicio de aquellos establecidos en los contratos y acuerdos suscritos con SPRBUN. Los Operadores Portuarios deben:

- Estar ubicados en el sitio asignado por SPRBUN.
- Mantener vigente su inscripción y registro ante la Superintendencia de y Transporte, de acuerdo con las actividades portuarias que desarrolle.
- Realizar únicamente las operaciones para las cuales recibió autorización de SPRBUN.
- Registrar ante SPRBUN, a todo el personal dependiente o subcontratado, que requiera, para sus operaciones, e informar de inmediato el retiro o desvinculación del personal registrado.
- Informar a SPRBUN, la aceptación o desistimiento de una operación.
- Suministrar información al finalizar sus operaciones, de tal forma que sea utilizable por los medios estadísticos, y para la aplicación de los descuentos por productividad.
- La responsabilidad de Operador Portuario cesará, cuando el agente marítimo y el Operador Portuario notifique a SPRBUN por escrito y con la debida anticipación que desiste y/o renuncia formalmente a ejecutar la operación, además de la aceptación por escrito por parte del nuevo Operador Portuario.
- Suministrar oportunamente el personal y/o los equipos para la operación programada, en las cantidades, clases y capacidades, en las fechas y horas acordadas, así como a desarrollar las operaciones con los rendimientos y eficiencias determinadas por SPRBUN.
- Suscribir las garantías que SPRBUN determine necesarias, ante posibles daños que por su culpa sean causados a terceros, a sus instalaciones y a la carga.
- Cumplir con los requisitos establecidos por SPRBUN.
- Recoger las basuras, desechos sólidos, aparejos y demás elementos inherentes o que se generan por motivos de la operación que están realizando, en un plazo máximo de dos (2) horas, contados a partir del momento de la terminación de la operación y/o servicio prestado. En caso de que SPRBUN efectúe o contrate la limpieza de un área específica en razón a la operación efectuada por un Operador Portuario, facturara este servicio.
- Transportar la carga a los sitios de almacenamiento que en su momento asigne SPRBUN. En caso contrario, SPRBUN las movilizara y facturará el servicio más los sobrecostos al operador que haya incumplido.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

- Retirar los equipos de la instalación portuaria cuando estén fuera de servicio, o no sean necesarios para la operación portuaria o no reúnan los requisitos de seguridad e higiene en el trabajo previa solicitud de la SPRBUN.
- Tener dentro de las instalaciones portuarias la maquinaria y/o equipos, siempre y cuando la demanda de servicios al interior de la Instalación Portuaria lo requiera, en concordancia con la capacidad del área operativa del Terminal y el volumen de carga existente para las operaciones. Adicionalmente, el Operador Portuario deberá contar con autorización previa de SPRBUN.
- Abstenerse de utilizar las instalaciones como sitio de estacionamiento de cualquier clase de equipos.
- Pagar a SPRBUN por las áreas asignadas para uso de oficinas, talleres o fines similares, áreas de estacionamiento de equipos, de acuerdo con lo convenido entre las partes.
- El registro de un nuevo operador portuario, así como la permanencia de los operadores existentes, se harán tomando en cuenta la capacidad de las instalaciones portuarias, las necesidades operativas del mercado, lo previsto en el Contrato de Concesión suscrito con la Nación, el artículo 30 de la Ley 1ª de 1991 y atendiendo a los criterios de seguridad, ordenamiento, eficiencia y productividad según estándares internacionales.
- Para iniciar actividades en la Instalación Portuaria, el solicitante deberá contar con la aprobación de SPRBUN, luego de completar su registro conforme a los requisitos establecidos.
- El registro del solicitante ante SPRBUN no implica asunción de responsabilidad de SPRBUN frente a terceros, sobre la idoneidad de la persona registrada.
- La sola presentación de la solicitud de registro ante SPRBUN, es una manifestación clara y expresa que el solicitante conoce y acepta las condiciones de responsabilidad y demás normas de que trata este Reglamento.
- El solicitante está obligado a cumplir con todas las obligaciones laborales de sus trabajadores de conformidad con la legislación colombiana vigente, incluyendo el pago de salarios, prestaciones sociales, autoliquidación del sistema general de seguridad social integral (Ley 100 de 1993), contribuciones parafiscales y demás beneficios laborales legales y extralegales. SPRBUN podrá exigir en cualquier momento los comprobantes de pago y certificaciones que demuestren el cumplimiento de estas obligaciones y determinar la suspensión del ingreso a la Instalación Portuaria en caso de encontrar irregularidades o incumplimiento al respecto de lo cual podrá informar a las autoridades competentes.

1.5.2. Obligaciones de las agencias marítimas.

Su actividad en SPRBUN se desarrollará en representación de una Línea Marítima o el armador de la nave. Un agente marítimo representará a cualquier embarcación que arribe al puerto, deberá estar debidamente registrado ante SPRBUN, y contar con las autorizaciones expedidas por la Dirección General Marítima y demás autoridades competentes.

- Cuando el cargue o descargue no sea por cuenta de la nave, el Agente Marítimo al hacer el anuncio de la embarcación debe informar a SPRBUN, el nombre de la persona jurídica o natural responsable del servicio, quien a su vez comunicara a SPRBUN la operación a realizar, cumpliendo lo establecido en los procedimientos.
- Cuando se presenten cambios en el agenciamiento de una embarcación, la responsabilidad del Agente Marítimo inicial cesará ante SPRBUN, cuando se cumplan las siguientes formalidades:

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

- Presentación de la copia del desistimiento y aceptación de los agentes marítimos respectivos ante DIMAR – Capitanía de Puerto.
- Notificación conjunta y aceptación de SPRBUN de la actuación anterior, indicando fecha y hora a partir de la cual se produce el cambio. Sin el cumplimiento de estos requisitos, no cesará la responsabilidad del primer agente ante SPRBUN.
- El nuevo agente marítimo será responsable ante SPRBUN, por el pago de todos los servicios prestados a la nave a partir de la aceptación del cambio de agente, con el cumplimiento de las anteriores formalidades.
- o Es responsabilidad de la agencia marítima que todos los cargamentos que se movilicen a través de las instalaciones de SPRBUN, deben tener escrito en forma clara, visible y legible, las marcas, códigos, pesos, medidas, características y demás datos indicativos anotados en igual forma que en los documentos que los amparan, así como las señales para el correcto manipuleo y almacenaje, teniendo en cuenta la rotulación correspondiente, de acuerdo a las normas vigentes establecidas por la OMI, en caso de tratarse de cargas peligrosas.

1.5.3. Obligaciones de los usuarios de la terminal portuaria:

Toda persona natural o jurídica que requiera utilizar las instalaciones de la SPRBUN debe además de cumplir con las disposiciones contenidas en el Reglamento de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente, código RGODSI-SSTA-0000, el instructivo de Gestión de Seguridad Portuaria, código IA-SEG-0006 y el Plan de Protección de Instalación Portuaria, código LA-SEG-0001 y cualquier otra disposición que SPRBUN considere necesaria.

1.5.4. Obligaciones Generales Respecto a la Prestación del Servicio:

Además de las obligaciones que conforme a las disposiciones legales y técnicas regulan las actividades portuarias, los autorizados (la SPRBUN, los prestadores de servicios y operadores portuarios) deberán:

- a. Atender toda solicitud de servicio portuario adicional a la reglamentadas en la resolución 850 de 2017, cuando estas se encuentren relacionadas con la seguridad del puerto, salvamento, rescate y lucha contra la contaminación, realizada por los usuarios del puerto, a costo del solicitante y previa disponibilidad de los recursos del terminal portuario.
- b. Aportar a las autoridades competentes la información que les sea requerida en el cumplimiento de sus funciones y competencias.
- c. Adquirir y mantener vigentes las garantías que aseguren el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades que se deriven de las actividades que realizan, así como de los servicios que se presten en el puerto de acuerdo a la normatividad vigente.
- d. Garantizar la continuidad y regularidad en la prestación de los servicios las veinticuatro (24) horas del día, todos los días del año, de acuerdo a la demanda de servicios.
- e. Mantener el equilibrio entre la demanda de los servicios, la capacidad de la infraestructura portuaria y la eficiencia en el uso de los recursos.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

- f. Adoptar y cumplir con el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.
- g. Velar por la seguridad, calidad y eficiencia en el manejo de la carga y el uso de las instalaciones portuarias, así como del control de los accesos de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario y sus áreas de almacenamiento, sin perjuicio de las actuaciones y actividades que las autoridades deban llevar a cabo, en desarrollo de sus funciones.
- h. Velar por el manejo integrado de 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 y los prestadores de los servicios portuarios que se realicen en las terminales portuarias deberán permitir la evacuación de los desechos de los buques de manera adecuada hasta su disposición final para evitar la contaminación del medio marino y/o terrestre.
- i. Velar por que todos los servicios prestados en la instalación portuaria estén sujetos a las regulaciones contenidas en la resolución 850 de 2017 y sean pagados por los usuarios de acuerdo con la estructura tarifaria vigente para cada instalación portuaria.
- j. Velar por que las personas o entidades que soliciten o utilicen los servicios cumplan las disposiciones contenidas en este Reglamento.
- k. Adecuar espacios apropiados para el parqueo y la estadía de los vehículos de transporte de carga por vía terrestre y su tripulación, previo al ingreso a la terminal portuaria para el respectivo cargue y descargue, siempre que el modelo operativo implementado por la terminal portuaria lo requiera.
- l. Desarrollar zonas de servicios previo al ingreso a la terminal portuaria en aras de mejorar las condiciones de productividad, competitividad y de trabajo. Los autorizados deberán velar por facilitar el libre acceso a las plataformas de agendamiento de citas y de enturnamiento, que garanticen la libre competencia y estándares de calidad en zonas de descanso, cargue y descargue y patios. El concesionario deberá garantizar el acceso directo a la información de, enturnamiento y— citas agendadas, haciendo uso de las tecnologías de la información y de las comunicaciones, en los espacios antes indicados, con el objetivo de minimizar los tiempos de permanencia de las cargas en los recintos portuarios.
- m. Coordinar con las autoridades Competentes para que, en el ejercicio de sus funciones y atribuciones legales, tales como regulaciones sanitarias, marítimas, humanas, animales y vegetales, migración, requisitos aduaneros, controles de la Capitanía de Puerto, entre otras, no se produzcan retrasos en las operaciones.
- n. La información sobre indicadores portuarios y capacidad portuaria, deberá reportarse periódicamente a la Superintendencia de Transporte o a la entidad que haga sus veces, de acuerdo con la reglamentación que emita tal entidad.
- o. Cuando la prestación de los servicios deba ser interrumpida por fuerza mayor o caso fortuito se adoptaran las medidas de emergencia a que haya lugar para restablecer el servicio en el menor tiempo posible.
- p. Informar cualquier incidente que ponga en riesgo y/o afecte los elementos del ambiente (suelo, aire, agua, fondo marino, comunidades etc.) de acuerdo con el instructivo Notificación de Incidentes Ambientales IGA-SSM-0009.

- q. Cumplir todas las medidas de manejo ambiental contenidas dentro del plan de manejo ambiental aprobado por la autoridad de licencias ambientales ANLA, así como las obligaciones contenidas en los actos administrativos que obran en el expediente LAM0992. En caso de presentarse dentro de las operaciones incumplimiento de dichas medidas y/o casos en los que se requiera la activación del plan de contingencia es obligación del operador informar oportunamente del evento a la SPRBUN.
- r. La SPRBUN es la única responsable ante la autoridad ambiental del cumplimiento de las medidas de manejo ambiental contenidas dentro del Plan de Manejo Ambiental PMA aprobado a la SPRBUN y de las obligaciones contenidas en actos administrativos que obran en el expediente LAM0992. Sin perjuicio de las acciones que SPRBUN pueda realizar en contra responsable de tales incumplimientos y/o acciones que ocasionen incumplimiento de las medidas de manejo ambiental antes mencionadas u otras que contemplen la normatividad vigente.

1.5.5. Protección de buques e instalaciones portuarias (PBIP):

SPRBUN posee los más altos estándares de seguridad física, cumpliendo así lo dispuesto en el Convenio SOLAS – Código PBIP, para ello cuenta con el respectivo Plan de Protección aprobado por DIMAR – Declaración No. 010082 del 04 de diciembre de 2013, que certifica el cumplimiento de la normatividad vigente.

Dentro de los objetivos principales desarrollados por SPRBUN se encuentra el de preservar la seguridad para las personas, las instalaciones portuarias, carga, naves.

Los elementos para el control de seguridad que tiene SPRBUN son:

- Cerramiento perimetral.
- Coordinaciones permanentes con Guardacostas.
- Parqueadero de Exportaciones con bahías para la inspección simultánea a camiones
- Un sistema Integrado de seguridad electrónica (SISE) compuesto por:
 - Control de Acceso
 - Control Perimetral
 - Circuito Cerrado de Televisión
 - Seguridad Física Armada

CAPITULO II

ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO

2.1. ORGANIZACIÓN:

Para el funcionamiento y operación del Terminal, SPRBUN cuenta con un esquema organizacional que le permite la prestación de servicios eficientes siempre atendiendo la demanda de servicios al interior de las instalaciones portuarias. En consecuencia, se han definido las funciones y responsabilidades respecto de las relaciones de la Compañía con los clientes, usuarios y autoridades de control.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

La planeación, programación y control operativo está a cargo de la SPRBUN, con los trabajadores asignados a las diferentes actividades, de tal manera que se garantice la solución de las dificultades que se presenten durante el desarrollo de las operaciones con el representante del cliente que debe tener la suficiente autoridad y poder de decisión para actuar.

2.1.1 SPRBUN S.A.

Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A es el concesionario del terminal SPRBUN puerto de servicio público según el contrato de concesión No. 009 del 21 de febrero de 1994 y la ley 1 de 1991.

2.1.2. Funciones de SPRBUN S.A:

La SPRBUN tiene la obligación de asegurar la debida prestación de servicios al interior de las instalaciones del terminal. En este sentido, SPRBUN tiene entre otras las siguientes funciones:

- Administrar, operar, mantener y desarrollar la infraestructura portuaria.
- Definir políticas administrativas, operativas, logísticas y de almacenamiento.
- Autorizar la prestación de servicios por parte de los Operadores Portuarios, de tal forma que se garantice la seguridad, eficiencia y calidad.
- Planear, coordinar, operar y supervisar los servicios que se ofrecen en la Instalación Portuaria.
- Supervisar y controlar los servicios que suministren o soliciten los usuarios dentro de las instalaciones portuarias.
- Planificar, desarrollar y controlar el proceso de expansión de la infraestructura portuaria, y las zonas concesionadas, previa aprobación de la ANI, con el propósito de mejorar los servicios a los usuarios y mejorar la eficiencia en las operaciones.
- Comercializar y promocionar los servicios que presta la Instalación Portuaria, estableciendo objetivos a corto, mediano y largo plazo.
- Maximizar la utilización del espacio abierto en la Instalación Portuaria y mantener despejadas las vías de circulación, a fin de aumentar la eficiencia en el manejo de cargas que requieran espacio abierto.
- Definir y asignar zonas para el manejo adecuado de llenado y vaciado de contenedores, de acuerdo con el volumen de carga en el puerto y la complejidad de la misma.
- Presentar informes estadísticos detallados a la Superintendencia Transporte y demás autoridades competentes, en los formatos que para tal fin establezcan dichas autoridades.
- Publicar y dar a conocer tanto a usuarios como al público en general, todas las tarifas por los servicios ofrecidos en la Instalación Portuaria.
- Publicar y sustentar todas las políticas para la utilización de los muelles, cargue, descargue, atraques y permanencia de buques en el puerto.
- Fijar las tarifas para el alquiler de áreas solicitadas por los usuarios, dentro de la zona concesionada.

- Prestar un servicio público eficiente y seguro.
- Estimular el buen manejo, eficiencia y actualización de equipos de los operadores portuarios para que cumplan con las metas establecidas por SPRBUN.
- Calificar la actuación y el desempeño de Operadores Portuarios en lo que se refiere a eficiencia, seguridad, cumplimiento de la programación establecida por SPRBUN, capacidad técnica y profesional.
- Prestar los servicios portuarios en forma directa y/o a través de operadores portuarios debidamente inscritos y registrados ante la Superintendencia de Transporte o a quien haga sus veces, y de acuerdo con su capacidad operativa a quienes así lo soliciten, según este reglamento y demás normas y procedimientos que se expidan para el efecto.
- La SPRBUN está en la obligación de hacer cumplir los estándares de seguridad industrial, salud ocupacional, gestión ambiental y protección de la instalación portuaria a todos los usuarios, visitantes y la comunidad portuaria que la labore o realice actividades dentro del terminal, para salvaguardar la integridad de las personas, la carga, sus activos y procesos.
- Coordinar con las autoridades pertinentes para que, en el ejercicio de sus funciones y atribuciones legales como regulaciones sanitarias, marítimas, humanas, animal y vegetal, migración, requisitos aduaneros, controles de la Capitanía de Puerto, entre otras, no se produzcan retrasos en las operaciones.
- Promover el desarrollo de zonas de servicios previos al ingreso a la Instalación Portuaria, en aras de mejorar las condiciones de productividad, competitividad y de trabajo.
- Velar por el libre acceso a las plataformas de entornamiento que garanticen la libre competencia y estándares de calidad en zonas de descanso, cargue, descargue y patios
- Establecer los manuales de procedimientos para todos los servicios que se presten, los cuales forman parte integral de este Reglamento.
- Definir los requisitos para el registro de los diferentes usuarios del Terminal y solicita los documentos que considere pertinentes para la obtención de información que le permita verificar los antecedentes y condiciones de seguridad de las empresas y en general de los usuarios.
- Mantener un control permanente en dispositivos de análisis para la información presentada por todos los usuarios de la Instalación Portuaria, en cumplimiento de normas, acuerdos especiales con organismos nacionales e internacionales de protección al comercio exterior y en garantía a la presentación de los productos colombianos en el exterior.

2.2 ADMINISTRACIÓN

La SPRBUN S.A. es una empresa de economía mixta, regida por el derecho privado y como tal definirá la mejor estructura administrativa para garantizar la prestación de todos los servicios portuarios y marítimos con altos estándares de calidad, transparencia y eficiencia.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

2.2.1 Modelo de Administración y Operación Portuaria.

La administración y operación de la Instalación Portuaria se realiza bajo el esquema de Concesión Portuaria, conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión Portuaria No. 009 del 21 de febrero de 1994 suscrito con la Superintendencia General de Puertos, y a los otrosíes modificatorios, suscritos entre SPRBUN y el Instituto Nacional de Concesiones – INCO, hoy Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), los cuales constituyen parte integral del presente Reglamento.

Las instalaciones portuarias tienen las siguientes características en cuanto a capacidad de operación, modalidades de operación, tipo de carga que se movilizara: carga general, contenedorizada, carga al granel, sólida y líquida y cualquier otro tipo de modalidad relacionada con la actividad portuaria.

2.2.2 Relación con los usuarios

SPRBUN como responsable de la administración vela para que los usuarios del Terminal Marítimo cumplan con la normatividad y los reglamentos establecidos para el uso de las instalaciones portuarias, para lo cual SPRBUN suministrará toda la información clara y precisa sobre la normatividad y reglamentos respectivos.

2.2.3 Estructura Tarifaria

SPRBUN cuenta con tarifas aprobadas de conformidad con las disposiciones establecidas por la Superintendencia de Transporte. Las cuales se encuentran publicadas en la página web de la empresa, así mismo cuenta con un manual de tarifas y unas políticas comerciales para lograr ser competitivos en el mercado, de acuerdo con la estructura de servicios y tarifas, Código TA-GE-0001

2.2.4 Protocolo de Facturación.

Con el fin de hacer más eficiente la prestación de los servicios portuarios, SPRBUN ha reglamentado el procedimiento de facturación de servicios, así como la documentación requerida, el cual forma parte integral de este Reglamento, el cual esta consignado en facturación de servicios, código PO-FIN-0000.

2.2.5 Sistema de Gestión de Calidad.

SPRBUN cuenta con un sistema integrado de gestión de calidad con certificaciones vigentes y periódicamente actualizadas por organismos internacionales y nacionales competentes y de reconocida trayectoria.

Para evaluar la calidad de los servicios prestados, se tienen entre otros aspectos:

- Recursos materiales y humanos, representados en su gestión por la formación e idoneidad del personal, las mejoras continuas al proceso de formación y el adecuado suministro del material de equipamiento.
- Eficiencia y precios competitivos, reflejados en la adecuada fijación de tarifas asociadas al proceso de facturación.
- Medición y mejora continua en la calidad de los servicios, según la percepción del cliente.
- Seguridad en las operaciones portuarias y demás servicios asociados.
- Servicio de información y atención al cliente
- Control y seguimiento a los procesos operativos
- Comunicación con las partes interesadas
- Utilización de tecnologías de la información de última generación.
- Desempeño de los Procesos administrativos.

2.2.6. Política de calidad y acceso.

La Sociedad Portuaria Buenaventura S.A. ratifica su compromiso de mejorar continuamente el desempeño de sus procesos y de sus sistemas de gestión ha definido la política y los objetivos mediante el documento TA-GE-0004 Política y objetivos del sistema de gestión integral; el cual se enmarca en:

- Cumplimiento de estándares internacionales. Mejora de la competitividad frente a los otros puertos
- Accesibilidad a los puertos, reglas de seguridad clara para el uso de infraestructura, Operación eficiente y viabilidad financiera

2.2.7. Sistemas de comunicación e información.

SPRBUN garantiza a través de su infraestructura informática, física y humana una adecuada y eficiente comunicación y suministro de información a todos los clientes y usuarios de la terminal por medio de los cuales se asiste y ofrece soporte a sus necesidades.

SPRBUN al momento de adoptar un mecanismo de información se propenderá por implementar medios de divulgación en línea que permitan la mayor divulgación y fácil acceso.

2.2.8. Código de buen gobierno.

SPRBUN dispone de un Código de Buen Gobierno, el cual establece los principios y buenas prácticas adicionales a la normatividad legal y estatutaria, dentro del marco de los principios de Gobierno Corporativo los cuales permiten una interrelación armónica con sus Grupos de Interés.

Se entiende como Gobierno Corporativo la integración de principios, normas y buenas prácticas que regulan el diseño, alineación, funcionamiento y control de los Órganos de Gobierno de SPBRBUN.

CAPITULO III

INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS

3.1. CANAL DE ACCESO

SPRBUN para la aproximación o acceso a sus instalaciones utiliza las cartas de navegación vigentes establecidas oficialmente en la jurisdicción de Buenaventura emitida por la Dirección General Marítima y realiza levantamientos batimétricos periódicos de las áreas de aproximación correspondientes a zonas de maniobras y atraque a los muelles, para verificar la capacidad operativa de ellas.

Recomendaciones: Al sobrepasar las boyas No. 33 y 34 se debe tener precaución debido al ingreso al área más congestionada del canal, de igual manera se debe tener en cuenta, que el puerto de Buenaventura está influenciado por el cambio de las mareas lo que origina cambios en las corrientes y posición de las boyas.

El plano canal de acceso hace parte del presente reglamento como anexo No. 1.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

3.2. DÁRSENA DE MANIOBRA Y ÁREA DE ATRAQUE.

El área de maniobras está ubicada frente a cada uno de los puestos de atraque con los que cuenta SPRBUN y tiene un ancho hasta de 400 Mts, lo cual permite maniobrar las motonaves en sus virajes desde y hacia los muelles, apoyándose y pivoteando con las amarras desde el mismo; el rango de profundidades varía entre 10.7 Mts a 14.75 Mts en condiciones de marea baja (igual a cero).

Ninguna boya privada de señalización o amarre podrá ser colocada en el área de maniobra de SPRBUN, excepto con el permiso de la Autoridad Marítima y según las condiciones que la misma autoridad establezca. SPRBUN no tiene en el área de maniobras boyas de señalización ni de amarres.

Dársena de maniobras:

Área 1 = 388.000 (muelles del 1 al 6) = amplitud 400m * 850ml, se incluyen 120ml después de M-1

Área 2 = 256.339 (muelles 7 al 10) = amplitud promedio 240m * 830ml

Área 2 = 123.970 (muelles 11 al 12 y 14) = amplitud 230m * 539ml

El esquema dársena de maniobras y el Plano batimétrico oct / 2017 hace parte del presente reglamento como anexo No. 2. y No. 3.

Las Dimensiones zona de maniobra, se encuentran en el esquema dársena de maniobras.

Área de atraque:

Área de atraque, se encuentran localizadas en los muelles 1 al 12 y muelle 14

Profundidad de diseño: Muelles 1 al 6 = 14,75m

Muelles 7 al 12 = 10,70m

Muelle 14 = 12,20m

Dimensiones de diseño: Muelles 1 al 6 = 90m ancho * 845ml

Muelles 7 al 12 = 60m ancho * 1179ml

Muelle 14 = 60m ancho por 190ml

3.3. MUELLE

La Instalación Portuaria de SPRBUN se encuentra ubicada en la Bahía de Buenaventura, Distrito de Buenaventura, departamento del valle del cauca.

La zona de uso público concesionada es la establecida en la Cláusula Segunda del Contrato de Concesión Portuaria No. 009 del 21 de febrero de 1994, y la descrita en la Cláusula Segunda del Otrosí No. 02 del 30 de mayo de 2008, que forman parte integral de del presente Reglamento, a la fecha de expedición se detallan las siguientes zonas:

- **Zona de Uso Público en Tierra:** Corresponde a una línea de playa localizada al costado norte de la Isla de Cascajal, en el extremo nororiental de la Bahía de Buenaventura, con una longitud aproximada de

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

2.214 metros y un área aproximada de 620.000 Mts, demarcada por los vértices (o polígonos) según plano anexo No. 4 (linderos de la concesión).

- **Zona de Uso Público en Agua:** La SPRBUN no cuenta con zona concesionada en agua, estas son de uso público de conformidad con lo establecido en el Contrato de concesión portuaria No. 009 de 1994 y sus otrosíes modificatorios.
- **Infraestructura.** En términos generales la Instalación Portuaria de SPRBUN está constituida por una infraestructura concesionada conforme a lo dispuesto en el Contrato de Concesión Portuaria No. 009 del 21 de febrero de 1994 suscrito con la Superintendencia General de Puertos, y a los otrosí modificatorios Nos. 01, 02 y 03 de fechas enero 27 de 2004, mayo 30 de 2008 y enero 29 de 2010 respectivamente, suscritos entre SPRBUN y el Instituto Nacional de Concesiones – INCO, hoy Agencia Nacional de Infraestructura (en adelante ANI), los cuales constituyen parte integral del presente Reglamento; así como con una infraestructura propia desarrollada en virtud de los planes de inversión propuestos y aprobados por las autoridades competentes, ejercicio que es constante por la dinámica del negocio portuario y las necesidades de actualizar en equipos, tecnología e infraestructura para prestar servicios que compitan a nivel mundial, el plan maestro de desarrollo y los planes bianuales que son revisados y autorizados por la ANI son el mecanismo contractual que lo permite, a continuación se relaciona la infraestructura con la que cuenta actualmente SPRBUN:
- **Infraestructura Existente.**
 - 2214 metros de línea de atraque.
 - Placa portuaria con 6000 psi.
 - 222.082.088 Mts² habilitados para almacenamiento en espacio Abierto.
 - 20 silos con capacidad de 75.000 toneladas.
 - 53.266,47Mts² para almacenamiento bajo techo en bodegas y Cobertizos.
 - 9 basculas camioneras.
- **Servicios, Edificaciones y Cerramiento**
 - Red contra incendio.
 - Red de acueducto con almacenamiento y distribución de agua Potable.
 - Red de alcantarillado que incluye recolección y desalojo de aguas lluvias y aguas servidas.
 - Sistema de recolección de basuras.
 - Red eléctrica que incluye subestación de distribución conectada tanto a la red pública de energía, como a planta de emergencia.
 - Red de telecomunicaciones.
 - Red de fibra óptica.
 - Oficinas de administración, que tendrá acceso por el exterior del Terminal Portuario.
 - Edificio de autoridades.
 - Área de baterías sanitarias y vistier de los operadores.
 - Centro de salud con personal y equipos para primeros auxilios.
 - Estación meteorológica operada por el IDEAM.
 - Talleres de mantenimiento de equipos portuarios y de Metalmecánica.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

- Cerramiento en mampostería y malla eslabonada sobre bases de concreto; a lo largo del perímetro.
- **Tipo:** Marginal, especializado para carga general, granel sólido y líquido y carga Contenedorizada.
- **Dimensiones:** Longitud = 2.214ml
- **Ancho:** Muelles 1 al 9 = 52,00ml
Muelles 10 al 12 = 22,00m
Muelle 14 = 20,43ml
- **Estructura Muelle**

Plataforma de muelle construida con vigas y losa apoyada sobre pilotes de diámetros variables (entre 1,60 m y 1,20 m), con sus respectivos apoyos para las nuevas Grúas Pórtico y sus elementos de atraque y amarre.

Pilotes pre-excavados, vigas, losas, capiteles, muros de contención, bordillos, cajas y sumideros, .. $f'c = 5000$ PSI

Pavimentos $f'c = 6000$ PSI

- **Elementos de Amarre**

Del muelle No 1 abscisa K0+00 al muelle No 4 abscisa K0+469. Estos muelles, tienen bitas sencillas tipo TEE-P 200 PROSERTEK con tensión máxima de 200 toneladas, instaladas cada 12.60 m; en otros puntos tiene bitas dobles tipo S1428 con tensión máxima de 100 toneladas.

Del muelle No 4 abscisa K0+469 al muelle 8 abscisas K1+287. Estos muelles, tienen bitas dobles tipo S1428 con tensión máxima de 100 toneladas, instaladas cada 10m o 13.5 m.

Del muelle No 9 al muelle 12. Estos muelles, tienen bitas dobles tipo S1428 o tipo 1, con tensión máxima de 100 toneladas a la tensión, instaladas cada 10m o 13.5 m.

El muelle No 14. Este muelle, tienen tiene bitas dobles tipo S1428 con tensión máxima de 100 toneladas, instaladas cada 10m o 13.5 m.

- **Elementos de Defensa**

Del muelle No 1 abscisa K0+00 al muelle No 4 abscisa K0+469. Estos muelles tienen defensas marinas doble cono1000H con panel 5.4 m altura x 2.1 m ancho, espaciadas cada 12.60 m, defensas marinas con Energía de absorción de 120 ton-m, una fuerza de reacción 225 ton.

Del muelle No 4 abscisa K0+469 al muelle 8 abscisas K1+287; Estos muelles tienen defensas marinas cónicas 1000H 1x1 con panel metálico 4 m altura x 1.76 m ancho y/o panel metálico de 3 m alto x 2 m alto, espaciadas cada 13.50 m, defensas marinas con Energía de absorción 66 ton-m, una fuerza de reacción 125 ton.

Del muelle No 9 al muelle 12 abscisas K0+524. Estos muelles tienen doble defensas marinas tipo arco DA-A500H (superior longitud 1 m+ inferior longitud 2.5 m, espaciadas cada 6.85 m, defensas marinas x 2.5 m con Energía de absorción 21.8 ton-m y una fuerza de reacción 103.8 ton.

El muelle No 14. Estos muelle tienen defensas marinas cónicas 1000H 1x1 con panel metálico 4 m altura x 1.76 m ancho, espaciadas cada 13.50 m, defensas marinas con Energía de absorción 66 ton-m, una fuerza de reacción 125 ton.

3.4. AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

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

Las ayudas a la navegación instaladas en el área de aproximación al Terminal de SPRBUN están representadas por el sistema de boyas de señalización del canal navegable bajo responsabilidad de DIMAR.

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

El sistema de señalización se encuentra registrado en las cartas náuticas de navegación de Buenaventura y su mantenimiento y operación es responsabilidad de la Dirección General Marítima.

Para las operaciones de atraque y maniobras en el muelle de SPRBUN, se utiliza la señalización establecida por la Autoridad Marítima, en Buenaventura, en el área de aproximación y en las áreas de fondeo. El servicio de faros y boyas en los litorales y el de señalización de los canales públicos navegables en los puertos públicos está a cargo y bajo la responsabilidad de la Dirección General Marítima.

SPRBUN no requiere señalización propia para sus operaciones en el área de maniobras, se apoya en la señalización existente, establecida por DIMAR.

3.5. PELIGROS A LA NAVEGACIÓN.

Los peligros a la navegación en el área del canal público navegable de Buenaventura, se encuentran identificados y registrados en las cartas de navegación levantadas por la Autoridad Marítima y publicadas oficialmente en los avisos a los navegantes.

SPRBUN informará a la Superintendencia de Transporte, a la ANI, a la Dirección General Marítima, y a la Autoridad Ambiental según las competencias, la ocurrencia de cualquier siniestro que se presente en sus instalaciones, canales de acceso público, muelle o Terminal que se opera, lo mismo que en las áreas de maniobras y que puedan constituir peligro para la navegación; conjuntamente con dichas entidades se coordinarán los correctivos del caso y los responsables de corregirlos.

El armador, su agente o el capitán de la nave, así como el propietario de los artefactos navales, en caso de siniestro tienen la obligación de informar de inmediato el hecho a la Superintendencia de Transporte, a la ANI y a la Dirección General Marítima, indicando la posición geográfica exacta donde ocurrió el siniestro.

Si el armador, su agente, o el capitán de la nave, así como, el propietario del artefacto naval, no toma las medidas necesarias para señalar el peligro y retirar el naufragio, la SPRBUN, puede proceder a contratar la señalización y el retiro, siendo asumidos los costos por cuenta del armador, su agente, capitán o propietario, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.

El armador, su agente o el capitán de la nave, así como el propietario del artefacto naval y el operador portuario, tiene la obligación de retirar los obstáculos que se originen por la caída accidental al agua de carga, equipos o materiales. El retiro estará a cargo de quien tenga bajo su responsabilidad el objeto, en el momento del accidente.

Si el responsable por la remoción del obstáculo, no toma las medidas pertinentes, la Superintendencia de Transportes en coordinación con la Dirección General Marítima, efectuarán el retiro a costa de aquél, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.

3.6. ÁREAS DE FONDEO.

Las áreas de fondeo son públicas, la SPRBUN no posee áreas de fondeo concesionadas, estas se encuentran establecidas por la Autoridad Marítima Nacional, en las cartas de navegación correspondientes a Buenaventura; de la misma manera, en estas publicaciones la Autoridad Marítima ha definido zonas restringidas y definirá otras cuando las condiciones de la zona lo requieran. Las áreas de fondeo son:

- De espera
- Manejo de Explosivos
- Cuarentena
- Especiales de cargue y descargue

La Autoridad Marítima ha demarcado en las cartas de navegación estas áreas y se encuentran publicadas internacionalmente mediante los "Avisos a los Navegantes".

- **Prohibición de Fondeo.**

Ninguna embarcación puede fondear o permanecer en:

- Las zonas restringidas establecidas por la Autoridad Marítima.
- Los canales navegables de aproximación a los diferentes Terminales.
- Cualquier posición que obstruya la aproximación a un fondeadero o muelle, usado por otras embarcaciones.
- Las áreas donde existan cables o tuberías submarinas.
- Cualquier posición que pueda perjudicar a otra nave fondeada, atracada o amarrada a una boya.

- **Localización:**

La localización de las zonas de fondeo son las establecidas por la autoridad marítima en las resoluciones DIMAR 0625 de 2014 y Resolución DIMAR 0121 DE 2017 y demarcadas en las cartas náuticas 154 y 155 publicadas por el servicio Hidrográfico Nacional.

3.7 UKC Y CALADO OPERACIONAL.

3.7.1. UKC

Por norma general el UKC (Under kill clearance, por su sigla en inglés) será el 10% del calado máximo del buque (es la medida vertical desde la quilla hasta la marca del valor mínimo de francobordo o línea de carga máxima) reportado al abordaje del piloto práctico, será la SPRBUN quien definirá por seguridad de la nave cual es el criterio en cada maniobra.

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.”

Tipo de Buque:

VESSEL DESCRIPTION FORM	
VSL PHYSICAL INFO	VESSEL
Vesselname	MSC FLAVIA
Max Teu (nominal intake)	13029
Displacement	182665
LOA (m)	365,8
sDraft (m)	15,5
Draft on winter load line (m)	15,5
Deadweight on winter loadline (mt)	139418,9
Beam (m)	48,4

3.8. MANTENIMIENTO DE LA PROFUNDIDAD EN EL PUERTO.

SPRBUN no tiene concesionada zonas de maniobra, ni el espejo agua, estos son de uso público, sin embargo, para poder garantizar la prestación de sus servicios viene controlando las profundidades de la zona de aproximación y puestos de atraque manteniéndolos entre 10,7 metros y 14,5 metros de profundidad.

SPRBUN socializará las profundidades de las zonas de maniobra y de sus puestos de atraque a través de la realización de batimetrías cuyos resultados serán divulgados en su página web.

La profundidad se mantendrá dentro de lo posible con un margen de seguridad mínimo de 0.3 metros (1 pie), con relación al calado operacional en el área.

Las batimetrías de control se entregan periódicamente, con el fin de verificar las profundidades de las áreas del terminal y la programación del dragado para garantizar profundidades operativas.

3.9. ACCESOS VEHICULARES Y PEATONALES

SPRBUN cuenta actualmente con diferentes vías de acceso:

- Vehicular y Peatonal.

La SPRBUN autoriza el ingreso vehicular y peatonal, siempre y cuando se verifique su necesidad. Además de constatar el cumplimiento de los requisitos internos y las condiciones de seguridad física e industrial:

A la fecha de expedición del presente Reglamento para el ingreso al Terminal Marítimo y Sector Externo se utilizan:

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

- Puerta Pekín
- Puerta Paraboloide
- Puerta Zona Franca
- Dos puertas de ingreso al parqueadero de exportación
- Puerta de ingreso a muelle 14.
- Puertas de ingreso a muelle 13.

A la fecha de expedición del presente Reglamento para el ingreso y salida peatonal se utilizan:

- Puerta Paraboloide
- Puerta Raymond
- Puerta Muelle 14
- Puerta Pekín
- Cobertizo de embalaje de café

Sin embargo, SPRBUN tiene la facultad de modificar en cualquier momento los accesos vehiculares y peatonales.

3.10. PATIOS Y BODEGAS

Por ser una terminal multipropósito, a la fecha de expedición del presente Reglamento SPRBUN tiene clasificadas las áreas para almacenamiento de las diferentes cargas así:

- Áreas Cubiertas (bodegas y cobertizos incluyendo el Modelo Hidráulico): 59.657,87 Mts2.
- Inspección: 6.595.90 Mts2.
- Áreas Descubiertas (patios): 210.180,36 Mts2.
- Vías (áreas de circulación y construcciones): 111.844,53 MTS2.
- Área Total: 620.000,00 Mts2.
- Área Silos (22): 29.611,80 Mts.

La ubicación de los patios y bodegas se ilustra en el anexo 4 planta general terminal marítimo.

Sin embargo, SPRBUN tiene la facultad de modificar en cualquier momento los patios y bodegas.

3.11 INSTALACIONES PARA LAS OPERACIONES Y EQUIPOS.

A la fecha de expedición del presente Reglamento, SPRBUN teniendo en cuenta los tipos de carga e industria, ha dispuesto de la siguiente manera la distribución y/o utilización de las instalaciones y equipos a fin de lograr una mayor eficiencia por especialización de terminales, actualmente cuenta:

- **Contenedores.**
 - **Infraestructura**
 - Línea de atraque de 1287 metros (muelles 1 al 8)
173.477,86 Mts2 para almacenamiento en espacio abierto.
 - **Equipos**
 - Cuatro grúas pórtico super-postpanamax marca zpmc:
 - Bajo spreader/twenty/twins 65.0 toneladas.
 - Bajo head block 80.0 toneladas.
 - Profundidad: 18 Mts bajo el nivel de muelle
 - Alcance 65 mts, altura bajo spreader 45 Mts.
 - Dos grúas pórtico super-postpanamax marca zpmc:

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

- Bajo spreader 51.0 toneladas
- Bajo head block 62.0 toneladas
- Con twin lift 51.0 toneladas
- Alcance 61 Mts, altura bajo spreader 42 Mts
- Dos grúas pórtico postpanamax marca zpmc:
- Bajo spreader 40.8 toneladas
- Bajo head block 50.8 toneladas
- Profundidad: 18 Mts bajo nivel de muelle
- Alcance 45 Mts altura bajo spreader 34 Mts
- Dos grúas pórtico postpanamax marca noell:
- Bajo spreader 41.6 toneladas
- Bajo head block 60.0 toneladas
- Con twin lift 51.0 toneladas
- Alcance 45 Mts altura bajo spreader 34 mts
- Profundidad: 15.5 mts bajo el nivel de muelle
- Una grúa móvil multipropósito panamax marca gottwald con capacidad de 100 toneladas y alcance de 45 metros
- Dos grúas móvil multipropósito post-panamax marca liebherr con capacidad de 100 toneladas y alcance de 51 metros.
- Catorce grúas de patio sobre llantas rtg marca kalmar con capacidad stacking 6+1, capacidad bajo spreader 41 ton.
- Seis grúas de patio sobre llantas rtg marca zpmc con capacidad stacking 6+1, capacidad bajo spreader 40 ton.
- Seis grúas de patio sobre llantas rtg marca sisu-kalmar con capacidad stacking 4+1, capacidad bajo spreader 40 ton.
- Diez grúas de patio sobre llantas rtg marca noell con capacidad stacking 5+1, capacidad bajo spreader 40 ton.
- Quince reach stacker con capacidad stacking 15,26 m de alto y capacidad de carga de 45 tons.
- Dos montacargas para manejo de contenedores vacíos con capacidad de stacking 8 de alto y capacidad 9 tons.
- Dos montacargas para manejo de contenedores vacíos con capacidad de stacking 6 de alto y capacidad 8 tons.
- Tres montacargas para manejo de contenedores vacíos con capacidad de stacking 7 de alto y capacidad 9 ton.
- Veinticuatro tractores de terminal con capacidad de arrastre de 43 toneladas.
- Ochenta y tres tractores de terminal con capacidad de arrastre de 100 toneladas.
- Cuarenta y ocho plataformas portacontenedores con capacidad de 60 toneladas.
- Sesenta y seis plataformas portacontenedores con capacidad de 77 toneladas.
- Cuatro TL con capacidad paletas/dispositivos 16 ton/14 ton y altura máxima de paletas 4,5 metros.
- Cuatro TL con capacidad paletas/dispositivos 16 ton/14 ton y altura máxima de paletas 3 metros
- Dos TL con capacidad paletas/dispositivos 25 ton y altura máxima paletas 3.5 metros.
- nueve basculas camioneras con capacidad de 80 toneladas cada una.
- **Eficiencia**
 - Grúa Pórtico ZPMC #s 7 y 10: 35 Contenedores/Hora.
 - Grúa Pórtico ZPMC #s 5 y 6: 32 Contenedores/Hora.
 - Grúa Pórtico NOELL #s 3 y 4: 30 Contenedores/Hora.
 - Grúa Pórtico ZPMC #s 1 y 2: 25 Contenedores/Hora.
 - Grúa Móvil Gottwald: 18 Contenedores/Hora
 - Grúa Móvil Liebherr: 20 Contenedores/Hora.
 - Grúa RTG: 10 Contenedores/Hora
 - Reach stacker: 10 Contenedores/Hora

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

- Capacidad de Almacenaje:
 - Hasta 19.298 Teus diarios.
 - 1008 tomas eléctricas para contenedores refrigerados.
- **Carga General (proyecto, pallets, isotanques, vehículos y tubería, láminas y perfiles)**
- **Infraestructura:**
 - 218 metros de líneas de atraque (muelle 9)
 - 53266.47 Mts2 para almacenamiento en bodega
 - Zona de aforo
 - 36702,50 Mts2 para almacenamiento en espacio abierto
- **Equipos:**
 - Una Grúa móvil multipropósito panamax marca Gottwald con capacidad de 100 toneladas y alcance de 45 metros
 - Dos grúas móvil multipropósito post-panamax marca Liebherr con capacidad de 104 toneladas y alcance de 51 metros.
 - Ocho montacargas con capacidad de 16 toneladas.
 - Dos montacargas con capacidad de 25 toneladas.
 - Cuatro montacargas con capacidad de 3 toneladas.
- **Ventajas Competitivas**
 - Amplios espacios para almacenamiento
 - Altos estándares Seguridad Industrial
 - Altos estándares de calidad
 - 24 horas de circuito cerrado de televisión
 - Sistema de control de inventarios en línea a tiempo real
 - Deposito público
 - Oficina de Autoridades Aduaneras y Fitosanitarias dentro de las instalaciones
 - Patio exclusivo para el manejo de carga refrigerada contenedorizada
 - Posibilidad de realizar operaciones multimodales hacia el interior del país
 - Manejo de Heavy Lifting carga extra dimensionada y de proyecto
 - Línea regular para cargas de proyecto y contenedores con rutas para Europa, Asia, Norte, Sur, Centro América y el Caribe,
- **Gráneles Sólidos**
- **Infraestructura:**
 - 524 metros línea de atraque (muelles 10 al 12)
 - 20 silos con capacidad de 75.000 toneladas
- **Equipos:**
 - Una Grúa móvil multipropósito panamax marca Gottwald con capacidad de 100 toneladas y alcance de 45 metros
 - Dos grúas móvil multipropósito post-panamax marca Liebherr con capacidad de 104 toneladas y alcance de 51 metros.
 - Una Cuchara de grúa de tierra con capacidad de 35 mts3.
 - Una Cuchara de grúa de tierra con capacidad de 8 mts3.
 - 9 basculas camioneras con capacidad de 80 toneladas cada una.
- **Ventajas Competitivas.**
 - Ratas de descargue competitivas.
 - Áreas exclusivas dentro del Terminal para el manejo del sector granelero.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

- Circuito cerrado de televisión.
- Altos estándares de salubridad.
- Manejo de inventarios y desarrollo de operaciones en tiempo real.
- Seguridad en el despacho de carga.
- Controles semanales de humedad y calidad de los granos almacenados.
- Equipos nuevos para el manejo productivo de la carga.
- Facilidades como Terminal Marítimo.
- Casa inspectora en cada una de las Motonaves para el control de tarja.
- Servicio 24 horas – 365 días año.
- **Servicios:**
 - Servicios portuarios de cargue y descargue de gráneles.
 - Cargue de camiones
 - Servicios de almacenamiento.
 - Control de calidad y humedad.
 - Servicio de fumigación.
 - Entrega en planta – Urbaneo.
 - Ensacado de producto (Sacos y big bags).
 - Ensacado al costado del buque.
 - Control de inventarios.
- **Gráneles Líquidos, Carbón y Carga general**
- **Infraestructura**
 - 190 metros línea de atraque (muelle 14)
 - 01 tubería de acero de 6 pulgadas de diámetro (Propiedad de ECOPETROL), con longitud de 448.70 metros dentro de los límites de la concesión.
- **Equipos**
 - 1 cargador con capacidad de 16 toneladas.
- **Ventajas Competitivas.**
 - Ratas de descargue competitivas.
 - Áreas exclusivas para el manejo del carbón.
 - Áreas exclusivas para el manejo de gráneles líquidos.
 - Áreas exclusivas para el manejo de carga general.
 - Circuito cerrado de televisión.
 - Altos estándares de seguridad.
 - Manejo de inventarios y desarrollo de operaciones en tiempo real.
 - Seguridad en el despacho de carga.
 - Controles semanales a las trampas de sedimentos para el carbón.
 - Facilidades como Terminal Marítimo.
 - Servicio 24 horas – 365 días año.
- **Graneles Líquidos.**
- **Infraestructura**
 - Cuatro (4) tanques, fabricado en acero al carbón de 23.1 m de diámetro y altura 9,5 m, conformado por 5 anillos soldados.
 - Sistema de cargue de camiones.
 - Sistema de cargue o descargue de buques.
 - Adecuación tanque para la contención de derrame de líquidos.
 - Adecuaciones locativas al cuarto de bombas.
 - Construcción muro perimetral alrededor del sistema de despacho de tal forma que se garantice que en caso de una contingencia el producto derramado llegue al sistema de la caja distribuidoras y de este al tanque de contención.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

- Adecuación de la caja difusora y válvulas.

Plan de Contingencia

- Construcción de muro de contención provisional.
- Destinación de un tanque vacío para contingencia.
- Construcción dique de canalización
- Sistema de Bombeo
-

Sin embargo, SPRBUN tiene la facultad de modificar en cualquier momento las instalaciones para operaciones y equipos.

3.12. INSTALACIONES DE RECEPCIÓN PARA RESIDUOS, BASURAS Y DEMÁS PRODUCTOS CONTAMINANTES.

SPRBUN no cuenta con instalaciones de recepción para residuos, basuras y demás productos contaminantes, sin embargo, tiene implementado un programa para el manejo de residuos líquidos, sólidos no peligrosos, especiales y peligrosos, el cual forma parte integral de este Reglamento. Para el manejo de residuos sólidos ordinarios se tienen instaladas puntos ecológicos en Terminal marítimo consistentes para depositarlos en forma clasificada; periódicamente estos residuos son retirados por la empresa contratada para tal fin y éstos a su vez los transportan al botadero Distrital para su disposición final

El manejo de residuos líquidos contaminantes se realiza a través de empresas externas autorizadas por las autoridades competentes, quienes retiran los residuos y los tratan en sus propias instalaciones.

El manejo de los residuos provenientes de las motonaves se realiza a través de Operadores Portuarios, que deben cumplir con lo establecido en el instructivo descargue residuos sólidos o líquidos , códigos IGA-SSM-0001, IO-HSSE-GA-0000, el cual contiene el formato normalizado del recibo de entrega de desechos, en ambos casos antes de llevar a cabo el recibo de desechos se debe contar con el visto bueno de la jefatura SESAMA y durante la operación de descargue debe estar presente el perito de la capitanía de Puertos.

Los operadores que tienen instalaciones en el terminal marítimo cuentan con su propio programa para el manejo de residuos sólidos y líquidos, cada mes se envía reporte de cantidades retiradas y certificados de disposición final a la jefatura de seguridad, Salud y medio Ambiente para el control respectivo.

CAPITULO IV

SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES Y CARGA

4.1. HORARIOS.

SPRBUN, Operadores Portuarios y Agentes Marítimos, operaran partiendo del principio de veinticuatro (24) horas al día, los siete (7) días de la semana, y los trescientos sesenta y cinco (365) días al año para la prestación de los servicios, según lo establecido en el artículo 44 de la resolución 0850/17 del ministerio de transporte.

Para efectos de la prestación de los servicios administrativos relacionados con la actividad portuaria, SPRBUN ha dispuesto un horario de 07:30 a 12:00 y de 14:00 a 18:00 horas el cual se ha dado a conocer al público, en procura de la eficiencia y oportuna atención a los usuarios.

Para las contingencias tales como cese de actividades de gremios que afecten la operación de la terminal, días festivos, implementación de nuevas tecnologías, asonadas, alteración del orden público, calamidades públicas, actos de la naturaleza, entre otros, se dispondrá un horario acorde a las necesidades de los clientes que se establecerá a través de reunión entre las partes interesadas, dicho horario se dará a conocer al público mediante publicación en la página web de SPRBUN, además de comunicaciones personalizadas a los usuarios de la terminal.

4.2. CONDICIONES DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS.

SPRBUN además de las establecidas para cada tipo de servicio según este Reglamento, podrá suspender los servicios requeridos y el acceso a las instalaciones portuarias, a las personas naturales o jurídicas cuando éstas incumplan las disposiciones contenidas en el Reglamento de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente, código RGODSI-SSTA-0000, el instructivo de Gestión de Seguridad Portuaria, código IA-SEG-0006 y el Plan de Protección de Instalación Portuaria, código LA-SEG-0001, o cuando los servicios a prestar presenten un peligro para el medio ambiente, las personas o las instalaciones. Se procederá a informar de inmediato a la ANI y la Superintendencia de Transporte

SPRBUN podrá:

- Suspender la prestación de servicios a los Operadores Portuarios y Agentes Marítimos que incumplan las normas establecidas en el presente Reglamento, o cuando la prestación de los servicios por parte de los Operadores Portuarios con lleve peligro y seguridad a la carga, medio ambiente, personas o a las instalaciones portuarias.
- Negar el inicio operaciones de cargue o descargue de embarcaciones o vehículos terrestres, cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a las normas dispuestas en este Reglamento.
- Exigir a los Operadores Portuarios, Agentes Marítimos y usuarios en general, el cumplimiento del programa previamente acordado con SPRBUN.
- Calificar la actuación y prestación del servicio de los Operadores Portuarios, en lo que se refiere a eficiencia, seguridad, cumplimiento de la programación establecida por SPRBUN, capacidad técnica y profesional.
- Autorizar el inicio de operaciones en cubierta a bodegas de aquellas embarcaciones que presenten estiba deficiente, y que por esta causa al desestibar se pueda producir avería a la carga, signos de saqueo en los cargamentos depositados en ellos, condiciones inseguras, equipos, aditamentos y aparejos inadecuados o con licencias vencidas. En estos casos, SPRBUN no será responsable por daños, averías o faltantes que puedan presentarse a la carga, ni de los accidentes en general, si las actividades se realizan por insistencia del Agente Marítimo u Operador Portuario.
- No Autorizar la prestación de servicios a aquellas personas naturales o jurídicas que para obtener ventajas o prioridades utilicen prácticas indebidas.
- No Autorizar el descargue, manejo y almacenamiento de cargamentos que, por su naturaleza, deficiencia en el empaque o cualquier otra circunstancia produzcan emanaciones, vapores, olores o residuos que causen daño a las personas, medio ambiente, otros cargamentos o a las instalaciones portuarias.
- Ordenar la verificación de pesos, volúmenes de la carga cuyo peso o volumen no estén indicados en la documentación declarada o cuando existan razones suficientes para considerar que es necesario hacerlo.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

- Entregar los cargamentos al propietario o consignatario de la carga, que figure en los documentos originales que amparan el cargamento, cuando este no se encuentre a paz y salvo con SPRBUN, con el Agente Marítimo en cuanto a contratos de comodato y liberación de fletes, con el Operador Portuario de alquiler de estibas o cuando la documentación presentada, no reúna los requisitos exigidos por SPRBUN, la Ley y autoridades competentes.
- No Recibir aquellos cargamentos que no estén debidamente documentados, que no tengan visiblemente escrita en forma clara y legible, las marcas, códigos, pesos, medidas, la rotulación establecida por la OMI en casos de carga peligrosa, señales para su correcto manipuleo y almacenamiento y demás datos y características indicadas en los documentos que los amparan.
- Recibir para almacenaje en sus bodegas y cobertizos, aquellas mercancías que por su naturaleza y características requieren almacenaje en espacios cubiertos, cuando no cuente con espacio cubierto disponible, siempre y cuando existan razones que justifiquen esta determinación. El usuario debe ser informado y notificado sobre esta situación.
- Exigir para el recibo de los cargamentos que lo requieran, la presentación por parte del propietario de la carga a su representante, el certificado fitosanitario o zoosanitario, según el caso, expedido por autoridad competente.
- Permitir operaciones de vaciado de contenedores cuando el contrato de transporte lo especifique, en casos especiales, previa presentación del documento aduanero tramitado, se podrán vaciar también contenedores cuyo contrato de transporte no lo especifique, siempre y cuando el consignatario o su representante obtenga la autorización del naviero, para lo cual se debe comprometer por escrito a asumir los riesgos por faltantes o averías, los costos adicionales, los derechos portuarios, el transporte y entrega del contenedor vacío en el patio que indique el naviero, fuera de la Instalación Portuaria.
- Ordenar la inspección de los equipos y aparejos que sean utilizados dentro de las instalaciones portuarias, con el fin de establecer condiciones óptimas de operación y seguridad. Los equipos y aparejos que como resultado de dicha inspección no reúnan las condiciones mencionadas, no se podrán usar en las instalaciones portuarias. Esta inspección y concepto deberá ser certificado y emitido por escrito por una Sociedad de Clasificación, o por expertos ingenieros o técnicos debidamente calificados, reconocidos por una Sociedad de Ingenieros mecánicos o similares.
- Ordenar el desatraque de una nave cuando no cumpla las condiciones descritas en este Reglamento.
- Presentar a la Superintendencia de Transporte y a la Capitanía de Puerto, Ministerio de trabajo las protestas ante hechos o situaciones que entorpezcan el normal desarrollo de las operaciones portuarias, violen o incumplan normas reglamentarias.
- Autorizar las operaciones pertinentes cuando una autoridad competente así lo determine, de acuerdo con las normas y reglamentos de cada entidad.

4.3. DOCUMENTACIÓN NECESARIA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO.

Los Operadores Portuarios y que presten servicios considerados en la Ley como actividad portuaria, deberán anexar los documentos que a continuación se relacionan, mediante escrito dirigido a SPRBUN, para su respectivo registro:

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

- Fotocopia del documento vigente de inscripción y registro como Operador Portuario, expedido por la Superintendencia de Transporte.
- Relación del personal legalmente vinculado a la organización del Operador, incluyendo descripción de funciones comprobada y cobertura de los mismos en materia de seguridad social, cargo, fecha de ingreso, promedio de ingresos mensuales, ARL, EPS, certificado de antecedentes judiciales vigente del Representante Legal, socios (no aplica para sociedades anónimas), e informe del resultado del estudio de seguridad de los trabajadores o empleados del Operador que participaran en las operaciones.
- En caso de utilizar personal subcontratado, copia del contrato o promesa de acuerdo firmado por la empresa contratista.
- Certificado de aptitud técnica y operativa de los equipos y aparejos de carga, emitido por una entidad certificadora nacional o internacional acreditada, que garantice una permanente eficiencia y seguridad en las operaciones.
- Original del Certificado de Existencia y Representación Legal actualizado, expedido por la Cámara de Comercio del lugar donde conste su objeto social, incluye la prestación de los servicios portuarios para los cuales se registra.
- Relación de los equipos que utilizará en sus operaciones, con sus correspondientes tarjetas de propiedad y certificados de inspección vigentes, emitidos por casa clasificadora de reconocimiento internacional. Para el caso de los artefactos navales, dicho documento será el que emita la Autoridad Marítima DIMAR.
- Certificación de actividades portuarias de las Instalaciones Portuarias donde ha prestado sus servicios.
- Manual de procedimiento, para la prestación de servicios que se ofrecen en la Instalación Portuaria.
- Sistema de Gestión en Salud y Seguridad en el Trabajo
- Autorización del Ministerio de Trabajo, para laborar horas extras.
- Balance General y Estado de Resultados comparativo de los dos últimos años del Operador.
- Tratándose de empresas que suministren servicio de pilotaje o practicaaje, copia de las respectivas licencias vigentes de los pilotos que prestaran el servicio.
- Es obligación que el operador portuario presente y mantenga actualizado al momento de solicitar ingreso a las instalaciones de SPRBUN y durante las operaciones que desarrolle los pagos al sistema de seguridad social del personal que presta servicios a su nombre, igualmente y de acuerdo a las normas vigentes reportar con la periodicidad y acorde con los procedimientos que la legislación laboral y los entes competentes (Superintendencia de puertos, Ministerio de trabajo y seguridad social) indiquen la información del personal a su cargo.
- Y demás condiciones que establezca SPRBUN en sus reglamentos.

SPRBUN se reserva el derecho de establecer la veracidad de la información suministrada por el Operador solicitante, así como requerir cualquier otra documentación que considere necesaria para proceder con el registro y autorizar el ingreso.

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.”

Garantías a Cargo del Operador Portuario: Además de los requisitos para registrarse como Operador Portuario ante SPRBUN, se requiere constituir la siguiente garantía:

- o Póliza de Responsabilidad Civil, a través de la cual se ampare las actividades del operador portuario, con unas coberturas mínimas, un valor asegurado y vigencia establecidos por la SPRBUN. Debe tener como beneficiario a la NACION, la entidad concedente (ANI o quien haga sus veces) y SPRBUN.

4.4. PROTOCOLO DE VERIFICACION DE INFORMACION Y DOCUMENTOS.

SPRBUN, podrá abstenerse de prestar los servicios a los operadores, cargas o embarcaciones cuyos documentos no estén completos, o debidamente elaborados, o su información sea inconsistente. La fecha y hora que se tiene en cuenta para el recibo de los documentos será la establecida por SPRBUN. La SPRBUN cuenta con un protocolo para anuncio de motonaves y carga (contenedores), Código PO- ISC -0013 y anuncio de motonaves y carga general y graneles, código PO- ISC -0012

4.5. SERVICIOS GENERALES

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

La dársena de maniobras y canales de acceso a las instalaciones de SPRBUN son áreas no concesionados y son de servicio público; como esta descrito en el ítem 3.2. del presente documento

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

La SPRBUN dentro de las áreas concesionadas realiza el control de las operaciones portuarias, marítimas, terrestres y férreas; de acuerdo a lo establecido en los siguientes procedimientos:

Nombre	Código
Almacenamiento de contenedores en patio	PO-OPC-0001
Planificación de patio de contenedores	PO-OPC-0002
Preplaneación de motonaves portacontenedores y barcaza intraterminal	PO-OPC-0003
Planeación y control de motonaves portacontenedores y barcaza intraterminal	PO-OPC-0004
Programación de muelles motonaves portacontenedores y barcaza intraterminal	PO-OPC-0005
Operación carga general fraccionada	PO-OPG-0001
operación de vehiculos	PO-OPG-0002

4.5.3 Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto.

La SPRBUN coordina la seguridad integral del Terminal Marítimo y Sectores Externos, dando cumplimiento a las normas establecidas en los sistemas de gestión implementados en la compañía, de acuerdo con lo establecido con el Gestión de seguridad portuaria, código IA-SEG-0006, el manual de funciones de seguridad integral, código MA-SEG-0000 y plan de protección de la instalación portuaria, código LA- SEG-0001.

4.5.4. Control de entrada y salida de personas y vehículos

La organización por medio del área encargada de la seguridad y protección del terminal controla las entradas y salidas de las personas y vehículos cumpliendo lo establecido en el instructivo Gestión de seguridad portuaria, código IA-SEG-0006, en los cual se indica controles de acceso a las personas y vehículos a través de la lectora biométrica, talanqueras y tarjetas de proximidad.

En los relacionado a los vehículos de carga además de los controles anteriores la Jefatura de Entradas y Salidas tiene establecido unos protocolos ciclo del camión, código PO-OPS-0010.

4.5.5 Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto.

La SPRBUN cumpliendo las normas técnicas sobre este aspecto garantiza la adecuada iluminación en las áreas concesionadas, cumpliendo con el programa de mantenimiento a las Instalaciones.

4.5.6. La condición adecuada de limpieza general de las instalaciones Portuaria

La SPRBUN por considerarse unidad objeto de vigilancia en salud pública por la potencial generación o diseminación de factores de riesgo para la salud pública, asociados principalmente al movimiento de usuarios y mercancías, así como a los medios de transporte que por ella se movilizan y las condiciones sanitarias de su infraestructura y los espacios físicos, cumpliendo lo establecido en prestación del servicio de aseo y cafetería, código IA-ADVA-0009, por lo anterior debe:

- Cumplir con exigencias legales de orden nacional e internacional consignadas en el Decreto 1601/84 sobre condiciones higiénico-sanitarias de los Terminales Marítimos.
- Conservar y mantener en excelente estado de limpieza y presentación las diferentes áreas de las instalaciones.
- Proporcionar un ambiente agradable e higiénico a los empleados, usuarios, clientes y visitantes que ingresan a nuestras instalaciones.

4.5.7. Las zonas de tránsito de vehículos y peatones las cuales deberán contar con la demarcación adecuada.

Las zonas de transito están debidamente demarcadas con el fin de cumplir con el Reglamento interno de tránsito y transporte, el cual debe estar alineado con el Plan Estratégico de Seguridad Vial código LA-OPS-0000.

4.6 SERVICIOS A LA NAVE:

4.6.1 Características del buque tipo o de diseño.

La SPRBUN ha realizado, reportado y recibido autorización de las autoridades competentes para adecuar la infraestructura portuaria y el equipamiento para responder al cambio en la flota de buques que actualmente movilizan el comercio marítimo internacional.

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.”

Características y dimensiones del buque tipo o de diseño operar en el puerto:

VESSEL DESCRIPTION FORM	
VSL PHYSICAL INFO	VESSEL
Vesselname	MSC FLAVIA
Max Teu (nominal intake)	13029
Displacement	182665
LOA (m)	365,8
sDraft (m)	15,5
Draft on winter load line (m)	15,5
Deadweight on winter loadline (mt)	139418,9
Beam (m)	48,4

4.6.2. Servicio de practicaaje o pilotaje

Comprende el asesoramiento a los Capitanes en la conducción de las naves para la entrada, fondeo, atraque, desatraque, zarpe, salida, abarloamiento, acoderamiento, amarre a boyas o piñas, cambio de muelle y otras maniobras que se efectúen dentro de la zona portuaria.

El Piloto Práctico asignado permanecerá a bordo del Buque desde el momento de subir a éste en boya número 1 o en zona de fondeo para coordinar la Operación de atraque a los puestos de atraque de SPRBUN, y en maniobra de zarpe desde los puestos de atraque de SPRBUN hasta la boya Numero 1 o zonas de fondeo de ser el caso. En caso de que un Buque cargado regrese al Área de Fondeo por cualquier eventualidad, el Piloto Práctico tendrá necesariamente que hacer el fondeo y podrá desembarcar hasta que se defina la siguiente maniobra.

El Piloto Práctico designado debe pertenecer a una compañía de practicaaje debidamente autorizada por la DIMAR y estar debidamente inscrita y registrada como Operador Portuario ante la Superintendencia de Transporte.

La responsabilidad por los daños causados a las naves o a terceros por culpa del capitán, del piloto práctico, de un miembro de la tripulación, o por culpa mutua, se definirán de conformidad con las normas del Código de Comercio del Decreto 1597 de 1988 y demás disposiciones concordantes.

Condiciones Para la Prestación del Servicio de Practicaaje: Para prestar el servicio de practicaaje en la Instalación Portuaria de SPRBUN, se tendrán en cuenta las siguientes condiciones, sin perjuicio de aquellas que establecen la Ley, la Autoridad Marítima y la Superintendencia de Transporte, en el ejercicio de sus competencias., además se cumple lo establecido en las condiciones de seguridad en las operaciones, código IO-OPC-0005.

- o Toda nave de bandera extranjera con Tonelaje de Registro Bruto (T.R.B), superior a las 200 toneladas, está obligada a utilizar un Piloto Práctico para la entrada y salida del terminal, para el remolque, cambio de muelle o fondeadero y cualquier maniobra que indique su desplazamiento en el área de influencia.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

- Toda embarcación cualquiera que sea su nacionalidad, tráfico, clasificación, eslora, calado y tonelaje de registro bruto que desee realizar cualquier maniobra o movimiento dentro de la zona portuaria deberá utilizar un piloto práctico.
- El Piloto Práctico designado debe pertenecer a una compañía de practicaje debidamente autorizada por la DIMAR, y debe contar con categoría y licencia correspondiente al tonelaje y características de la nave a maniobrar.
- La contratación del servicio de practicaje será responsabilidad del Agente Marítimo o de SPRBUN, según quien lo solicite, la coordinación y supervisión de estos servicios en lo que se refiere a maniobras propias del Terminal, estará a cargo de SPRBUN.
- El Piloto Práctico designado para estas maniobras, abordará la nave en el lugar designado por la Autoridad Marítima, siendo responsabilidad del Capitán del Buque proporcionar las facilidades para abordar, acordes con las normas internacionales. El Agente Marítimo mediante solicitud especial puede pedir que el servicio sea prestado desde o hasta la Boya de Mar.
- La Boya de Mar, es el sitio oficial de arribo de las motonaves al puerto, para efecto de turnos de llegada. Los Pilotos Prácticos también podrán abordar y desembarcar en otros sitios autorizados por la Dirección General Marítima.
- La asesoría del Piloto Práctico no exime a los Capitanes de las naves, de su responsabilidad y mando en la navegación, debiendo considerarse la presencia del Piloto Práctico a bordo, como Asesor del Capitán, quien puede aceptar o no las recomendaciones del Piloto Practico.
- En los casos en que existe limitación para los servicios de practicaje por razones de mareas, corrientes, vientos, calados, visibilidad, o cualquier otra circunstancia, el Agente Marítimo y SPRBUN, determinarán la hora de prestación del servicio, en coordinación con el criterio técnico del operador portuario que prestara el servicio.
- El Operador Portuario que preste el servicio de practicaje deberá entregar a SPRBUN, el informe del Piloto Practico debidamente firmado por el Capitán de la Nave, una vez termine cada maniobra.
- En los casos en que el Operador Portuario nominado para la prestación del servicio no se presente a la hora acordada para la realización de este, SPRBUN se reserva el derecho de nombrar otro Operador Portuario que preste el servicio, sin perjuicio de las acciones que se puedan derivar contra el Operador Portuario que no se presentó.
- El entrenamiento de los Pilotos Prácticos se hará conforme a lo establecido en el Reglamento de Pilotos Prácticos de la Dirección General Marítima.
- SPRBUN establecerá los montos de las garantías de cumplimiento e indemnización que deben suscribir las empresas prestadoras del servicio, a fin de garantizar la prestación del mismo de una manera segura y eficiente, así como la indemnización a terceros por accidentes que puedan ocurrir con responsabilidad del piloto. Dicha garantía deberá constituirse a favor de quienes contraten sus servicios, la Nación-Superintendencia de Transporte, SPRBUN y terceros en general.
- Los Capitanes de la Naves están obligados a suministrar alojamiento y alimentación a los Pilotos Prácticos conforme a su categoría de oficiales cuando sea necesario, en razón de la prestación del servicio y el ejercicio de sus funciones, o cuando por circunstancias de fuerza mayor deban permanecer a bordo, al término de su trabajo.
- En caso de fallas o infracciones cometidas por el personal de pilotos, estas se deberán informar oportunamente a la Capitanía de Puerto para que adelante la investigación respectiva, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar por parte de la Superintendencia de Transporte.

Excepciones al Uso de Piloto Practico: Exceptuase las naves nacionales de cabotaje hasta de 500 toneladas de Registro Bruto, las cuales podrán entrar o salir de los puertos bajo responsabilidad de su capitán, quien debe poseer un permiso para navegar por los canales de acceso al puerto, expedido por la Capitanía de Puerto respectiva, y acogiéndose a las normas e instrucciones de SPRBUN y de la Dirección General Marítima.

El Capitán de un buque de bandera colombiana de arqueo igual o superior a doscientas (200) T.R.B. y hasta mil (1000) T.R.B., a través de la empresa marítima o de su armador, podrá obtener el permiso especial para entrada y salida del puerto sin piloto practico bajo su responsabilidad, de acuerdo con el permiso de operación

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

que expida la Autoridad Marítima Nacional a dicha empresa, siempre y cuando el Capitán haya entrado a puerto mínimo dos (2) veces con piloto practico.

4.6.3. Servicio de remolcador portuario o de asistencia

El uso del remolcador o remolcadores para las maniobras en el área marítima de SPRBUN, estará sujeto a las normas y reglamentos expedidos por la Dirección General Marítima, para las Operaciones de recalada y amarre del Buque en SPRBUN se deberán emplear los remolcadores de asistencia que exija SPRBUN. El número de remolcadores dependerá de la Operación que se vaya a realizar.

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

Las responsabilidades por accidentes, daños a las propias naves o a terceros, se definirán de conformidad con el Código de Comercio y demás normas concordantes.

Todo remolcador que preste servicio en el terminal debe estar debidamente amparado para responder por los daños que se causen al medio ambiente.

A demás, se cumple lo establecido en las condiciones de seguridad en las operaciones, código IO-OPC-0005.

Condiciones para la Prestación del Servicio de Remolcador: Sin perjuicio de aquellas establecidas por la Autoridad, Marítima, para la prestación del servicio se tendrán en cuenta las siguientes:

- o Toda nave mayor de 150 metros de eslora independientemente de su tonelaje de peso muerto deberá ser asistida como mínimo por dos (2) remolcadores mayores
- o Toda nave de registro bruto superior a dos mil (2000) toneladas, sea que cuenten o no con propulsores transversales o equipos similares está obligada a utilizar remolcador. Las naves con tonelaje igual o inferior a dos mil (2000) toneladas de registro bruto, podrán realizar sus maniobras sin el uso de remolcador, salvo que el Capitán y/o el Piloto Practico lo consideren necesario.
- o Para naves con peso muerto entre 15.000 y 30.000 toneladas se establece de uso obligatorio la asistencia de dos remolcadores mayores. Para buques con peso muerto mayor a 30.000 toneladas, el número de remolcadores a usar será según la tabla No.1 del artículo número nueve (9) de la resolución 0417 del 2004 emanada de la Dirección general marítima.
- o El servicio de remolcador será prestado por Operadores Portuarios inscritos y registrados ante la Superintendencia de Transporte.
- o El servicio de remolcador será contratado por el Agente Marítimo o SPRBUN según el caso cuando se requiera.
- o El armador, Operador o Capitán del remolcador, son responsables por los daños que se causen por su culpa, negligencia o mal funcionamiento del remolcador.
- o SPRBUN exigirá a los prestadores del servicio de remolcador, además, la constitución de garantías que permitan la indemnización por daños a las instalaciones y/o terceros, los cuales serán definidos de conformidad con el Código de Comercio.
- o SPRBUN tomará las medidas necesarias para garantizar el servicio de remolcador a las naves que utilizan sus instalaciones.
- o En los casos en que el Operador Portuario nominado para la prestación del servicio de remolcador no se presente para la realización de éste, SPRBUN se reserva el derecho a nombrar a otro Operador que preste el servicio, sin perjuicio de las acciones que se puedan derivar contra el Operador que no se presentó.

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.”

- La Autoridad Marítima dentro del ejercicio de sus funciones podrá requerir a una nave dentro del puerto, o que solicite entrar al puerto, para que utilice los servicios de remolcador si lo considera necesario.
- En situación de emergencia, la Autoridad Marítima teniendo en cuenta las condiciones de seguridad en la navegación, y para prevenir daños ambientales entre otros, podrá ordenar a los remolcadores asistir y prestar servicios a las naves.
- Los remolcadores que prestan servicios en SPRBUN, deben estar debidamente clasificados por la Autoridad Marítima o por Sociedades Internacionales de Clasificación, autorizados por ésta y contar con los certificados de navegabilidad y seguridad, la matrícula, patente de navegación y permiso de operación correspondientes. Deben estar tripulados con personal suficiente y con licencia de navegación expedida por DIMAR. Así mismo, deben contar abordo con todos los elementos necesarios para prestar este servicio y para dar asistencia a las naves que lo requieran dentro de un puerto.
- Los remolcadores dentro de la Instalación Portuaria y en sus proximidades, tanto si están efectuando remolque o navegando independientemente, deben mostrar las luces y señales internacionales correspondientes, respetar las reglas de camino y aplicar el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA), o (COLREG) por sus siglas en inglés.
- Los remolcadores deberán contar con el bollard pull o cabrestante y maniobrabilidad requerida para prestar un servicio seguro y eficiente dependiendo de las características meteorológicas, corrientes, vientos, mareas y profundidad de cada una de las zonas portuarias del país que determine la Autoridad Marítima.

4.6.4 Amarre y desamarre de buques.

Las naves deben ser amarradas con sujeción a las disposiciones internacionales según su tipo y clase de carga con el fin de preservar la seguridad de las cargas, de las naves y de las instalaciones portuarias, así como del personal que labora en el terminal. El capitán de la nave adoptara las medidas necesarias para vigilar la tensión de las amarras en los diferentes estados de carga y marea, es el capitán y el piloto practico quien define el número de cabos y amarres que den garantías a la tripulación y a la terminal.

La distancia mínima entre embarcaciones atracadas será definida por la autoridad marítima y los estándares internacionales.

El servicio de amarre y desamarre de buque en la SPRBUN es prestado por un operador portuario, corresponde a la agencia marítima y/o SPRBUN la coordinación de este servicio. Ninguna maniobra de amarre y desamarre de buques de la instalación portuaria podrá hacerse sin el consentimiento de SPRBUN.

De acuerdo a recomendaciones internacionales la distancia entre buques atracados en la misma alineación va en función de la eslora total en metros del buque de mayor dimensión en ese sentido para:

Eslora buque (m)	Distancia de Separación (m)
Menores a 100	10
100-150	15
151 - 200	20
201 - 300	25
Mayores a 300	30

4.6.5 Muellaje

La SPRBUN presta el servicio de muellaje en sus instalaciones portuarias como lo contemplan el contrato de concesión.

4.6.6 Apertura de escotilla

Corresponde esta labor al personal de estibadores contratados por quien realice la función de operador portuario.

4.6.7 Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos.

Corresponde esta labor a quien ejerza las funciones de operador portuario a en la terminal.

4.6.8 Condiciones de limpieza general del terminal.

La SPRBUN garantizara las condiciones de limpieza general del terminal marítimo, como lo establece el presente documento en el numeral 4.5.6.

4.6.9 Reparaciones menores.

Las reparaciones a las naves atracadas o fondeadas deberán contar con la autorización previa de la autoridad marítima y del terminal. La SPRBUN no presta este servicio y será la agencia marítima quien realice las coordinaciones con la autoridad marítima, la terminal y quien le preste servicio de reparación.

4.6.10 Aprovisionamiento y useria.

La SPRBUN no presta este servicio, corresponde a la agencia marítima y/o responsables de la motonave la coordinación de estos servicios.

4.6.11 Recibo y/o suministro de lastre

La SPRBUN no presta el servicio de lastre. Corresponde a la agencia marítima y/o responsables de la motonave la coordinación de estos servicios y el trámite de los permisos necesarios ante las autoridades competentes.

Para el cambio de lastre las motonaves deben cumplir lo establecido en la resolución 0477 del año 2012 por medio de la cual se establecen medidas de control para verificar la gestión de agua de lastre y sedimentos a bordo de motonaves y artefactos naves les nacionales y extranjeros.

4.6.12 Suministro de combustible

La SPRBUN no presta este servicio corresponde a la agencia marítima y/o responsables de la motonave la coordinación de estos servicios con el terminal y las autoridades correspondientes.

La SPRBUN establece las normas que deben aplicarse en las operaciones de suministro de combustible desde un camión cisterna a Maquinaria, Equipos o tanques de almacenamiento fijos de los operadores portuarios, o desde gabarra a motonaves; de acuerdo con lo establecido en el instructivo para el suministro de combustible a granel desde carro cisterna a maquinaria , equipos e instalaciones de operadores portuarios y abastecimiento a buques con gabarra en las instalaciones de servicio de la SPRBUN, código IO-HSSE-SSTA-0001.

4.6.13 Servicios de lancha

La SPRBUN no presta este servicio, corresponde a la agencia marítima y/o responsables de la motonave la coordinación de estos servicios y el trámite de los permisos necesarios ante las autoridades competentes.

4.6.14 Recepción de desechos líquidos y vertimientos.

La SPRBUN no presta este servicio corresponde a la agencia marítima y/o responsables de la motonave la coordinación de estos servicios con el terminal y las autoridades correspondientes.

El manejo de los residuos provenientes de las motonaves se realiza a través de Operadores Portuarios, que deben cumplir con lo establecido en el instructivo descargue residuos sólidos o líquidos , códigosIGA-SSM-0001, IO-HSSE-GA-0000, el cual contiene el formato normalizado del recibo de entrega de desechos, en ambos casos antes de llevar a cabo el recibo de desechos se debe contar con el visto bueno dela jefatura SESAMA y durante la operación de descargue debe estar presente el perito de la capitanía de Puertos, además de lo estipulado en el ítem 3.12. del presente documento.

4.6.15 Recepción de desechos sólidos.

La SPRBUN no presta este servicio corresponde a la agencia marítima y/o responsables de la motonave la coordinación de estos servicios con el terminal y las autoridades correspondientes.

El manejo de los residuos provenientes de las motonaves se realiza a través de Operadores Portuarios, que deben cumplir con lo establecido en el instructivo descargue residuos sólidos o líquidos , códigosIGA-SSM-0001, IO-HSSE-GA-0000, el cual contiene el formato normalizado del recibo de entrega de desechos, en ambos casos antes de llevar a cabo el recibo de desechos se debe contar con el visto bueno dela jefatura SESAMA y durante la operación de descargue debe estar presente el perito de la capitanía de Puertos, además de lo estipulado en el ítem 3.12. del presente documento.

4.6.16 Servicio de vigilancia a las naves.

La SPRBUN no presta este servicio corresponde a la agencia marítima y/o responsables de la motonave la coordinación de estos servicios con el terminal y las autoridades correspondientes.

4.6.17 Servicios públicos.

La SPRBUN no presta servicios públicos. Corresponderá a la agencia marítima y/o responsables de la motonave la coordinación de estos servicios con el terminal y las autoridades correspondientes.

4.6.17.1. Suministro de agua potable:

La SPRBUN cuenta con un protocolo en las operaciones de suministro de agua buque desde un camión cisterna a Maquinaria, Equipos o tanques de almacenamiento fijos de los operadores portuarios, o desde gabarra a motonaves, de acuerdo con el instructivo para el suministro de agua a embarcaciones, código IGA-SSM-0007.

4.6.17.2. Suministro electricidad:

La SPRBUN no presta servicios electricidad, por lo tanto, no se tiene un protocolo.

4.6.18. Fumigaciones.

Cuando se requiera la fumigación de un área dentro de la Instalación Portuaria deberá ser autorizada por SPRBUN, previa solicitud por escrito presentada por el interesado. Dicha solicitud deberá contener de manera específica la actividad y productos a emplear en ella, lugar, día y hora de la fumigación, zona de influencia y precauciones especiales a guardar, efectos inmediatos y secundarios por intoxicaciones con los productos a utilizar y su tratamiento médico indicado. Así mismo, se comprometen explícitamente al cumplimiento de todas las normas establecidas conforme a lo ordenado en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI2005).

4.6.19 Alquiler de Equipos y Aparejos

El Alquiler de Equipos y aparejos se cumple de acuerdo con lo establecido en el ítem 3.11 del presente documento.

4.7. SERVICIOS A LA CARGA:

Por tipos de carga los servicios que presta SPRBUN son:

1. Contenedores:

- Cargue, Descargue, Llenado y Vaciado.
- Reparación de contenedores secos y refrigerados.
- Conexión y desconexión de contenedores.
- Almacenamiento.
- Porteo de carga.
- Inspecciones (Zoosanitarias, fitosanitarias, antinarcótico y aduaneras, previa).

2. Control portuario:

- Consolidación / desconsolidación.
- Control de vectores.
- Servicios logísticos.
- Servicio de báscula.

3. Granel Solido:

- Almacenamiento.
- Inspecciones (previas, zoosanitarias, fitosanitarias, antinarcótico y aduaneras).
- Cargue.
- Descargue.
- Empaque.
- Control de vectores.
- Servicio de báscula.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

4. Granel Líquido:

- Almacenamiento.
- Pesaje.
- Cargue.
- Descargue.
- Toma de muestras.

5. Carga General (Fraccionada / Multipropósito):

- Almacenamiento.
- Porteo de carga.
- Inspecciones (previas, zoosanitarias, fitosanitarias, antinarcótico y aduaneras).
- Cargue.
- Descargue.
- Suministro de estibas.
- Control de vectores.
- Servicios a la carga de vehículos
- Pesaje

6. A las Naves:

- Trinca / destrinca.
- Practicaje.
- Remolcador.
- Muellaje.
- Descargue y disposición final de desechos sólidos y líquidos.
- Suministro de agua y combustible.
- Lubricantes y avituallamiento.
- Reparación de sistemas mecánicos, eléctricos, hidráulicos y de refrigeración.
- Manipuleo (cargue / descargue).
- Servicios médicos y migratorios a la tripulación de los buques.
- Servicios de almacenamiento a la línea naviera LCL.
- Monitoreo y control de contenedores de trasbordo.
- Traslado.
- Consolidación / desconsolidación de contenedores LCL.
- Uso de grúas y alquiler de equipos.

CAPITULO V**PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD****5.1 PROTOCOLOS DE MANIOBRAS****5.1.1. Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario.**

SPRBUN contempla para la realización de maniobras intermedias a las motonaves atracadas, procedimientos ajustados a la normativa internacional y se encuentran contenidos en el presente Reglamento, y se encuentran contenidos en el instructivo maniobras de motonaves, código IO-OPG-0008.

Distancia reglamentaria entre motonaves según normas internacionales.

“Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.”

RANGO ESLORA (mts)	DISTANCIA DE SEGURIDAD TOTAL (mts)	DISTANCIA DE SEGURIDAD TOTAL (mts)		% ESLORA MAXIMA
		PROA	POPA	
HASTA 150	25,0	12,5	12,5	16,7%
151 - 200	30,0	15,0	15,0	15,0%
201 - 250	35,0	17,5	17,5	14,0%
251 - 300	40,0	20,0	20,0	13,3%
301 - 350	45,0	22,5	22,5	12,9%
351 - 400	50,0	25,0	25,0	12,5%

5.1.2. Maniobra de atraque.

La SPRBUN determinará el lugar de atraque de las naves teniendo en cuenta la disponibilidad de la línea de atraque, tipo de operación de carga y descarga, compromisos comerciales de ventanas de atraque, tipo de buques y su eslora, calado, cercanía áreas de almacenamiento y tiempo de operación.

SPRBUN comunicará oportunamente a los operadores portuarios de pilotaje, remolcador y amarre, el puesto de atraque para cada nave.

Durante las maniobras de atraque, desatraque y movilización, las comunicaciones para los operadores portuarios de pilotaje, remolcador, amarre y SPRBUN, se harán por radio en las frecuencias de VHF que determine la Autoridad Marítima. Durante la maniobra, sólo podrán intervenir en estos canales los operadores portuarios que participan en la misma y SPRBUN.

5.1.3. Maniobra de amarre

Mientras la nave permanezca atracada, la tripulación debe controlar la tensión de los cabos de amarre para lograr que el casco no ejerza una presión excesiva sobre la infraestructura de atraque. Cualquier evento que cause daños a personas, la nave o la infraestructura portuaria, será responsabilidad de la nave.

Las motonaves que arriben a la Terminal Portuaria SPRBUN debe estar dotadas de los elementos de seguridad que indiquen los reglamentos internacionales y los que exija DIMAR.

En caso de hundimiento o encallamiento de una nave en la zona portuaria, los trabajos tendientes a despejar el área deberá iniciarlos de inmediato el Armador, su representante o Agente Marítimo por su cuenta y riesgo sin exclusión de las acciones por daños y perjuicios o lucro cesante que por esta causa pueda emprender SPRBUN.

Se encuentran contenidos en el instructivo maniobras de motonaves, código IO-OPG-0008.SPRBUN

5.1.4. Maniobra de zarpe.

SPRBUN contempla para la realización de maniobras a las motonaves atracadas, procedimientos ajustados a la normativa internacional y se encuentran contenidos en el instructivo maniobras de motonaves, código IO-OPG-0008.

5.1.5. Maniobra de reviro.

SPRBUN contempla para la realización de maniobras a las motonaves atracadas, procedimientos ajustados a la normativa internacional y se encuentran contenidos en el instructivo maniobras de motonaves, código IO-OPG-0008.

5.1.6 Maniobra de fondeo.

Las áreas de fondeo y maniobras de la instalación Portuaria están indicadas en la carta de navegación COL-261 y las coordenadas del área inmediata están referenciadas en la misma carta así: 75° 22.6' W y 20° 24.0' N. Esta área comprende el espacio necesario para el viraje de las naves que atracan en los muelles.

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

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

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

se encuentran contenidos en el instructivo maniobras de motonaves, código IO-OPG-0008.

5.2. Protocolo relacionado con las condiciones de seguridad en las operaciones:**5.2.1. Protocolo de zarpe de emergencia incendio, mal tiempo, terrorismo, etc.).**

El protocolo esta descrito en el instructivo condiciones de seguridad en operaciones, código IO-OPC-0005.

5.2.2. Protocolo de control de tránsito en el canal de navegación.

El protocolo esta descrito en el instructivo condiciones de seguridad en operaciones, código IO-OPC-0005.

5.2.3. Protocolo para apertura de bodegas.

El protocolo esta descrito en el instructivo condiciones de seguridad en operaciones, código IO-OPC-0005.

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

La SPRBUN realiza la planificación integral de la línea de atraque de acuerdo al tipo de carga de las embarcaciones, buscando siempre la optimización y el aprovechamiento de los muelles. De acuerdo con el instructivo causas de tiempos no productivos, Código IO – OPS- 0016 y planificación de muelles, Código PO – OPC - 0005.

5.4. Protocolo de evacuación directa de cargas.

De acuerdo al procedimiento entrega de contenedores refrigerados para embarque marítimo, Código PO – OPC – 0009 y procedimiento de ingreso y retiro terrestre de contenedores refrigerados, Código PO – OPC- 0010.

5.5. Protocolo para la inspección simultanea de mercancías.

La SPRBUN establece las actividades que deben seguir los usuarios para inspección de carga en la SPRBUN desde la solicitud, programación, confirmación, traslados, ejecución y control en las instalaciones portuarias, de acuerdo a la instructiva inspección con autoridades, Código IO-OPS-0022.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

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

La SPRBUN establece la secuencia e interacción del proceso para la movilización y disposición oportuna de los cargamentos solicitados por las autoridades para inspecciones no intrusivas a través de dispositivos tecnológicos (Escáneres), y cumplir con lo establecido en el Decreto 2155 de 2014 y resolución 84 de 2015, de acuerdo al Procedimiento Inspecciones Previas y Autoridades, PO-OPC-0017 y operación de escáneres, Código PO- OPT-0002.

5.7. Protocolo para el descargue con lluvia. excepto gráneles sólidos y granos.

La sociedad portuaria podrá operar bajo lluvia, cuidando la integridad de la vida humana, infraestructura, Motonaves y de la carga, teniendo en cuenta que las condiciones climáticas (Lluvia, Vientos, Visibilidad por Neblinas, y demás factores climáticos) no superen los valores definidos así:

Lluvias Mayores a 60 MM/hr (catalogada lluvia torrencial y Tormenta eléctrica)

Vientos Mayores a 23 m/s

Visibilidad menor a 40 mts

En caso de darse alguna consideración anteriormente mencionada la sociedad portuaria podrá suspender la operación hasta que se normalicen las condiciones. Las demoras o stand by generados no podrán ser reclamados a la sociedad portuaria.

De acuerdo con el instructivo descargue con lluvia. excepto graneles sólidos y granos IO-OPC-0007.

5.8. Protocolo de almacenamiento descubierto.

La organización planifica las operaciones de recibo, almacenamiento, control y entrega de los contenedores y CGF y vehículos de forma oportuna y eficiente, en las operaciones marítimas y terrestres; cumpliendo los indicadores de eficiencia establecidos, de acuerdo con el procedimiento operación carga general fraccionada, Código PO – OPG – 0001 y almacenamiento de contenedores en patio, Código PO – OPC – 0001.

5.9. Protocolo de operaciones en fondeo.

De acuerdo con procedimiento planificación de muelle Código PO-OPC-0005.5.15. Protocolo para la entrega de la carga.

De acuerdo con procedimiento entrega de contenedores refrigerados para embarque marítimo, código po-opc-0009, ingreso y retiro terrestre de contenedores y refrigerados, código PO-OPC-0010, y operación terrestre, código PO-OPT-0001.

5.10. Protocolo para el manejo de cargas contaminadas.

De acuerdo al instructivo gestión de seguridad portuaria, código IA-SEG-0006 y reglamento de higiene, seguridad industrial y medio ambiente, código RGO-HSEE- SSTA-0000.

5.11. Protocolo sobre cargas objetables.

De acuerdo con plan de emergencias, evacuación y contingencias, Código LGE-SSM-0000.

5.12. Protocolo para la remoción cargas objetables.

De acuerdo con plan de emergencias, evacuación y contingencias, Código LGE-SSM-0000.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

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

De acuerdo con procedimiento almacenamiento de contenedores en patio, Código PO-OPC-0001, operación de motonaves contenedores, Código PO-OPC-0004, y procedimiento operación carga general fraccionada, Código PO – OPG – 0001.

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

La Instalación portuaria de acuerdo con las exigencias legales y su sistema de gestión cuenta con un plan de emergencias LGE-SSM-0000 el cual hace parte del presente reglamento y se actualiza anualmente o cuando las circunstancias operativas así lo exigen.

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

Para el rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua, producto de un accidente de transporte en donde SPB como operador tenga responsabilidad, la SPB procederá de acuerdo a lo descrito en el instructivo rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua, código IO-OPC-0009.

5.15. Protocolo para evitar la presencia de animales.

El protocolo esta descrito en el instructivo para el control de ingreso de animales a las instalaciones portuarias y control de plagas y vectores, Código IGA-SSM-0008.

5.16. Protocolo de operación de Equipos.

La SPRBUN atiende las operaciones marítimas y terrestres de cargue y descargue de mercancías con el equipo requerido, garantizando eficiencia y seguridad en la operación, de acuerdo con procedimiento operación grúas y equipos portuarios, Código PO-OPE-0001.

5.17. Protocolo de control de ingreso y salida de personas.

El protocolo esta descrito en el instructivo gestión de seguridad portuaria, Código IA-SEG-0006.

5.18. Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos.

El protocolo esta descrito en el instructivo gestión de seguridad portuaria, Código IA-SEG-0006.

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

El protocolo esta descrito en el instructivo gestión de seguridad portuaria, Código IA-SEG-0006 y procedimiento ciclo del camión, Código PO-OPS-0010.

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

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

El protocolo esta descrito en el instructivo gestión de seguridad portuaria, Código IA-SEG-0006.

5.21. Protocolo para el manejo de todo tipo de carga:

5.21.1. Protocolo de entrada y recibo carga.

El protocolo esta descrito en el procedimiento operación de vehículos, Código OP-OPG-0002, operación carga general fraccionada, Código PO-OPG-0001, planificación de motonaves contenedores, Código PO-OPC-0003, planificación de muelles, Código PO-OPC-0005 y operación del café, Código PO-OPC-0006.

5.21.2. Protocolo el almacenamiento de carga.

El protocolo esta descrito en los procedimientos almacenamiento de contenedores en patio, Código PO-OPC-0001, operación carga general fraccionada, Código PO-OPG-0001 y planificación de patio de contenedores Código PO-OPC-0002.

5.21.3. Protocolo Disposición de Cargas Nacionalizadas y abandonadas por el Cliente

El procedimiento disposición de cargas Nacionalizadas y abandonadas por los clientes, código PO-OPG-0004 contiene secuencia e interacción del proceso para gestionar retiro de las cargas abandonadas por los clientes en los sectores de almacenamiento administrados por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A; con el fin de optimizar espacios y evitar riesgos de seguridad o salubridad pública.

5.21.4. Protocolo de entrega y salida de carga.

El protocolo esta descrito en los procedimientos operación de motonaves contenedores, Código PO-OPC-0004, operación carga general fraccionada, Código PO-OPG-0001 y operación de vehículos, Código OP-OPG-0002.

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

El protocolo esta descrito en los Procedimiento operación terrestre, Código PO – OPT – 0001, operación de motonaves contenedores, Código PO-OPC-0004 y operación carga general fraccionada, Código PO-OPG-0001.

5.22. Protocolos para el manejo de mercancías peligrosas- código IMDG y de acuerdo al sistema globalmente armonizado (SGA)

El protocolo esta descrito en el procedimiento incidente con materiales peligrosos, Código PO-HSSE—EM-0008.

5.23. Protocolo para facilitar la aplicación de reglamento sanitario internacional (RSI 2005).

El protocolo esta descrito en los procedimientos derrame accidental de carbón en cuerpos de agua de la bahía, Código PO-HSSE—EM- 0006 y reglamento higiene, seguridad industrial y medio ambiente, código RGO-HSEE-SSTA-0000.

5.24. Protocolos para atender emergencias y contingencias.

5.24.1. Protocolo para atender derrames de hidrocarburos (bunkering).

El protocolo esta descrito en los documentos plan de emergencias, evacuación y contingencias, código LGE-SSM-0000 y derrame accidental de hidrocarburos o químicos en cuerpos de agua de la bahía, código PO-HSSE—EM- 0007.

5.24.2. Protocolo para atender escapes de gas natural licuado-GNL y GLP).

El protocolo esta descrito en el Plan de Gestión del Riesgo de Desastres de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. "PGRDSPB, código LGE-SSM-0000

5.24.3. Protocolo para atender derrames de gráneles líquidos.).

El protocolo esta descrito en los documentos Plan de Gestión del Riesgo de Desastres de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. "PGRDSPB, código LGE-SSM-0000, instructivo recepción de residuos líquidos provenientes de embarcaciones, código IO-HSSE-GA-0001

5.24.4. Protocolo para atender derrames de gráneles sólidos.

El protocolo esta descrito en los documentos plan de emergencias, evacuación y contingencias, código LGE-SSM-0000 y el instructivo descargue residuos sólidos desde motonaves, código IO-HSSE-GA-0000.

5.24.5 caídas de cargas generales manejadas, como por accidentes o desastres naturales, los cuales deben estar acordes. con el Plan Nacional de Contingencias, ante una posible Emergencia en Salud Pública de Importancia Internacional – ESPI.

El protocolo esta descrito en los documentos Plan de Gestión del Riesgo de Desastres de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. "PGRDSPB, código LGE-SSM-0000, procedimiento volcamiento, Código PO-HSSE—EM- 0015 y procedimiento en caso de terremotos, Código PO-HSSE—EM- 0011, el cual está acorde al plan de gestión del riesgo de desastres decreto 2157 de 2017 y al plan nacional de contingencia ante posible emergencia en salud pública de importancia internacional - ESPI.

5.25. Protocolo de circulación dentro del terminal.

El protocolo esta descrito en los documentos reglamento interno de tránsito y transporte de la instalación portuaria, Código RGO-OPS-0000.

5.26. Protocolo para la identificación de personas equipos y cargas.

De acuerdo con el instructivo control de acceso a los diferentes pisos del edificio administrativo, Código IA-SEG-0008, instructiva gestión de seguridad portuaria, Código IA-SEG-0006 e instructivo control de visitantes edificio administrativo, IA-SEG-0007.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

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

Los protocolos para el control de riesgo para prevención de accidentes e incidentes en las instalaciones portuarias, los protocolos hacen parte del plan de emergencia y evacuación, Código PO-HSSE—EM- 0009 y en el reglamento higiene, seguridad industrial y medio ambiente Código RGO-HSEE- SSTA-0000.

5.28. Protocolo de Remolcador.

El protocolo esta descrito en el instructivo servicio de remolcadores, CÓDIGO IO-OPG-0009.

5.29. Protocolo de Alistamiento de Naves para iniciar trabajos.

El protocolo esta descrito en el procedimiento operación carga general fraccionada, Código PO-OPG-0001, planificación de motonaves contenedores, Código PO-OPC-0003.

5.30. Protocolos de inspección de la instalación física portuaria como son: bitas de amarre, defensas de muelles, tablestaca, desagües, piscinas de decantación, vías de rodaje, bodegas, silos, zonas de pasajeros, y todo el conjunto de obras e instalaciones dentro del recinto portuario.

El protocolo esta descrito en el procedimiento mantenimiento e inversiones en la infraestructura física, código PA-MTO-0000.

5.31. Protocolo de maniobras de emergencia.

El protocolo esta descrito en el instructivo condiciones de seguridad en operaciones, código IO-OPC-0005.

5.32. Protocolos y responsables de protección al medio ambiente y protección al medio marino, recepción de aguas sucias, residuos de sentina y basuras provenientes de las naves o artefactos navales según normatividad nacional y MARPOL.

El protocolo esta descrito en los documentos procedimientos derrame accidental de carbón en cuerpos de agua de la bahía, código PO-HSSE—EM- 0006 e higiene, seguridad industrial y medio ambiente, Código RGO-HSEE- SSTA-0000.

La SPRBUN es la única responsable ante la autoridad ambiental de los perjuicios ambientales que llegasen a presentarse en caso de la ocurrencia de algún evento. Sin perjuicio de las acciones que SPRBUN pueda realizar en contra responsable de tales incumplimientos y/o acciones que ocasionen incumplimiento de las medidas de manejo ambiental antes mencionadas u otras que contemplen la normatividad vigente.

5.33. Protocolo de la capacidad instalada y nivel de servicios.

El protocolo esta descrito en la instructiva capacidad de las instalaciones y nivel de servicios, código IO-OPC-0011.

5.34. Protocolos de los niveles de rendimientos mínimos y calidad en el servicio.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

El protocolo esta descrito en el instructivo nivel de rendimientos mínimos y calidad en el servicio, código IO-OPC-0006.

5.35. Protocolo para el suministro de agua potable y combustible para las naves.

El protocolo esta descrito en los documentos instructivo para el suministro de agua a embarcaciones, Código IGA-SSM-0007 y instructivo para el suministro de combustible a granel desde carro cisterna a maquinaria, equipos e instalaciones de operadores portuarios y abastecimiento a buques con gabarra en las instalaciones de servicio de la SPRBUN, Código IO-HSSE-SSTA-0001.

5.36. Protocolo de inspección a cruceros y otras embarcaciones de turismo.

En caso de que la SPB realice inspección a cruceros y otras embarcaciones de turismo, se realizará de acuerdo a inspección a cruceros y otras embarcaciones de turismo, código IO-OPC-0010.

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

Este protocolo solo aplica para operaciones en naves de pasajeros en caso de darse este tipo de operación, se aplica lo estipulado en el instructivo manejo de equipajes en naves de pasajeros, código IO-OPC-0008.

CAPITULO VI

REGLAS SOBRE TURNOS, ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES

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

- Toda nave de bandera extranjera que arribe a la Instalación Portuaria de SPRBUN, se registrá de acuerdo a las normas vigentes colombianas y en especial por el Código de Comercio, si se trata de actividades regulares mercantiles (Artículo 1455 y complementarios) y a las demás responsabilidades que fijen las disposiciones vigentes, tales como las de DIMAR, ANI, DIAN, ICA, INVIMA, SANIDAD PORTUARIA, MIGRACIÓN COLOMBIA y la Superintendencia de Transporte.
- Ninguna nave, cualquiera que sea su tonelaje, clase y nacionalidad puede arribar, sin previo aviso y solicitud de visita oficial por parte de las Autoridades Portuarias y Marítima. Simultáneamente, con el anuncio de arribo y solicitud de visita, informará al Agente lo pertinente, para efectos de coordinación de los servicios que requiere.
- Toda nave programada para utilizar los servicios de SPRBUN, debe cumplir las instrucciones relacionadas con el procedimiento de anuncio y notificación de arribo de acuerdo con las normas vigentes establecidas por la Superintendencia de Puertos y la Dirección General Marítima, notificando y confirmando su arribo de acuerdo con los plazos estipulados para el efecto.
- Ninguna nave podrá salir del puerto sin el zarpe que expide la Autoridad Marítima.

Permanencia de naves en la instalación portuaria:

Todas las naves que arriben a SPRBUN, deberán además de las contenidas en este reglamento aplicables a cada caso específico, cumplir con las siguientes disposiciones:

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

- Mientras la nave permanezca atracada, la tripulación debe controlar la tensión de los cabos de amarre para lograr que el casco no ejerza una presión excesiva sobre la infraestructura de atraque. Cualquier evento que cause daños a personas, la nave o la infraestructura portuaria, será responsabilidad de la nave.
- Los períodos de permanencia de las naves en el muelle serán facturados de acuerdo a lo establecido en el estatuto tarifario, que forma parte integral de este reglamento. Para efectos de permanencia en muelle y facturación.
- Cuando, con el fin de dar una óptima utilización del muelle, SPRBUN ordene movilizar una nave de un muelle a otro o a zona de fondeo, los gastos de maniobra ocasionados correrán por su cuenta.
- Cuando una nave requiera un muelle específico para su atraque y esto implique movilizar otra nave hacia otro muelle, los gastos de maniobra serán por cuenta de la nave que requiere el puesto de atraque específico.

Cuando con el fin de dar atraque en la terminal de gráneles sólidos, a una nave que ofrece mayor rendimiento y esto implique cambiar de atracadero o fondear otra motonave, los costos de estas maniobras los asume SPRBUN; si la nave no cumple con el rendimiento pactado, los representantes de la misma pagarán el costo de las maniobras más los costos en que haya incurrido, y se hayan definido previamente cuando se cambió de muelle o se fondeó.

Periodos de Estadía de las Naves:

- El periodo de estadía en el puerto, se establece por el tiempo transcurrido entre la fecha y hora en que el Piloto Práctico aborde la nave para atracarla y la fecha y hora en que el Piloto deja la nave cuando ésta sale de SPRBUN. La estadía de las naves con TRB menor de doscientas (200) toneladas, se establecerá con base en el reporte de la nave al atracar.
- La estadía de las naves en muelle se establece por el tiempo transcurrido entre la fecha y hora en que se asegura el primer cabo al muelle o boya de amarre y la fecha y hora en que se larga el último cabo.
- La estadía de la nave en fondeo se establece por el tiempo transcurrido entre la fecha y hora en que larga el ancla para fondear y la fecha y hora en que el ancla queda a flor de agua, cuando la nave deja el fondeadero.
- El desplazamiento de una nave desde SPRBUN, a la zona de fondeo y posterior regreso y atraque nuevamente, implica la iniciación de un nuevo periodo a partir de la fecha y hora del atraque respectivo.
- El desplazamiento de una nave desde un terminal diferente a SPRBUN, implica la iniciación de un primer periodo a partir de la fecha y hora de atraque.

Normas Generales para las Naves que Arriben a la Instalación Portuaria:

Toda Nave que atraque en las Instalaciones de SPRBUN, deberá cumplir las siguientes normas de seguridad:

- Sin excepción y en todos los Terminales de SPRBUN, los Agentes Marítimos deberán informar a SPRBUN el ETA de la nave con 48 horas de antelación y confirmar 24 horas antes del arribo a boya de mar.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

- La operación de la nave se realizará con base en el programa acordado en la programación de servicios marítimos, en el que se detallan el plano de estiba, las labores a realizar, tipo y clase de carga a descargar y/o a cargar, hora de iniciación, número de servicios, personal y equipo a bordo y en tierra, rendimientos por servicios y hora de terminación. En caso de ser necesario, la SPRBUN exigirá recursos adicionales a los presentados en la programación, con el fin de garantizar la eficiencia en la operación.
- Estar dotadas de los elementos de seguridad que indiquen los reglamentos internacionales y los que exija DIMAR, en cumplimiento al código Protección de Buques e Instalación Portuaria – PBIP (ISPS).
- En caso de hundimiento o encallamiento de una nave en la zona portuaria, los trabajos tendientes a despejar el área deberá iniciarlos de inmediato el Armador, su representante o Agente Marítimo por su cuenta y riesgo sin exclusión de las acciones por daños y perjuicios o lucro cesante que por esta causa pueda emprender SPRBUN.
- A las naves con carga explosiva a bordo en tránsito, se les permitirá atracar solamente cuando éstas vengan estibadas en compartimientos especiales acondicionados y que no necesiten abrirse durante su permanencia en las Instalaciones de SPRBUN, se exigirá la presencia de un perito designado por la Capitanía de Puerto.
- El armador, su agente o el operador portuario, tienen la obligación de retirar o recuperar las mercancías u obstáculos que caigan al agua durante su manipulación.
- Si la carga es de descargue directo y evacuación inmediata, no podrá ser descargado, hasta tanto haya cumplido con el trámite aduanero y normas de seguridad industrial y ambiental, cancelado los servicios portuarios y se encuentre presente el medio de transporte que lo va a retirar de las instalaciones.
- La Seguridad de las naves mientras permanezcan en fondeo o atracadas está bajo la responsabilidad única del Capitán de la motonave y ninguna instrucción o acto de SPRBUN la hace responsable por la seguridad de la misma.
- El tráfico, posesión o almacenamiento de drogas estupefacientes, o que produzcan dependencia física o síquica es ilegal, pudiendo resultar en multas, prisión y, además, decomiso de la nave. Los agentes marítimos, los armadores y Capitanes ejercerán suma diligencia y cuidado para evitar la posesión, almacenamiento o transporte de tales drogas y estupefacientes.
- Antes de recibir la visita oficial de la Autoridad Marítima, la nave debe cumplir con todas las normas internacionales para el acceso seguro del equipo de autoridades.
- Si se encontrasen irregularidades, (no certificación de los aparejos a utilizar, pisos resbalosos, derrames, emanación de olores, operarios sin elementos de protección personal, maniobras inseguras etc.) SPRBUN elaborará la denuncia correspondiente ante la autoridad competente y hará las recomendaciones del caso. Si se hace caso omiso a las recomendaciones formuladas y si la irregularidad representa riesgo inminente para las personas, los cargamentos o para las instalaciones se ordenará la suspensión parcial de las labores hasta tanto se supere la irregularidad denunciada. SPRBUN informará de estos hechos a la Capitanía de Puerto y demás autoridades competentes.
- Durante el desarrollo de las operaciones, SPRBUN efectuará visitas periódicas para verificar el cumplimiento a las normas del Reglamento de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente, código PBIP y/o cumplimiento de los rendimientos operativos.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

- La nave debe colocar de manera permanente, los atajarratas en todos los cabos que amarran la embarcación.
- La nave debe colocar adecuada y permanentemente la escalera real con su malla protectora.
- La nave debe colocar Iluminación suficiente que garantice buena visibilidad en la operación.
- El Capitán de la nave debe disponer de los desechos sólidos generados en bodega hermética que no permita la presencia y/o proliferación de vectores.
- Para la evacuación de basuras, estas deben estar bien empacadas y clasificadas de tal manera que no generen malos olores, regueros sólidos o líquidos, su evacuación requiere permiso de las autoridades competentes.
- Los pasillos de cubierta y otras zonas de operación de las naves deben permanecer limpios, libres de obstáculos sin presencia de aceite o cualquier otra sustancia deslizante.
- Toda nave, para realizar reparaciones o inmovilizar su máquina debe solicitar permiso por escrito ante la Capitanía de Puerto y solo después de su aprobación y previa presentación de este documento a la SPRBUN, esta analizará la situación de su línea de atraque y definirá en que momento y en que ventana de tiempo, se podrán ejecutar los trabajos solicitados.
- Toda nave que transporte mercancía peligrosa debe cumplir lo estipulado en este Reglamento y en las disposiciones contenidas en el Reglamento de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente y demás reglamentaciones de autoridades competentes nacionales e internacionales.
- Los riesgos a bordo de la nave que pongan en peligro la salud integral del trabajador portuario y/o al medio ambiente, deberán ser intervenidos por la tripulación.

6.2. PRELACIONES PARA EL ATRAQUE:

Por razones de eficiencia en las actividades portuarias, definida por SPRBUN, se podrá organizar el uso de uno o más sitios de atraque de la manera que estime más conveniente, pudiendo al efecto establecer sistemas que consulten preferencias, reservas o cualquier forma de organización según la carga y su naturaleza transferida por las naves durante un plazo determinado por la empresa.

Teniendo en cuenta las características propias de las instalaciones y de las cargas que se manejan en SPRBUN, para las naves anunciadas, confirmadas, con los documentos exigidos en el presente Reglamento, y que arriben a la boya de mar, tendrán prelaciones de atraque, sobre las que no han cumplido estos requisitos. En cualquier caso, SPRBUN confirmara la hora de arribo con la estación de pilotos, oficina de tráfico marítimo y la nota de alistamiento (NOR) de la embarcación cuando sea el caso.

- El sistema de ventanas definirá la prelación de atraque para las embarcaciones y servicios con los cuales la terminal haya realizado acuerdos comerciales definiendo una ventana específica donde quedará claro, fecha, hora y día en que se hará uso de la ventana operativa.
- Toda nave cualquiera que sea su nacionalidad, clasificación, tonelaje de registro, eslora, manga o calado, para efectos de prestación de servicios en SPRBUN, se someterá a prelación de atraque. Esta prelación podrá ser modificada por el Gerente General de SPRBUN o quien este delegue, de acuerdo con las condiciones operativas, de conveniencia del puerto, de interés regional o nacional y previo aviso a los interesados, Agencia Marítima y Empresa de pilotaje.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

- La prelación para las naves fondeadas se establecerá de acuerdo con el orden en que hayan llegado, dentro del mismo periodo de 12 horas, siempre y cuando hayan confirmado su arribo, solicitado servicios y presentado la documentación completa, se encuentren declaradas en libre platica por parte de las autoridades y se comprometan a cumplir con los rendimientos mínimos establecidos por SPRBUN.
- Cuando en el momento de tomar la decisión de atraque, dos o más naves se encuentren fondeadas o arribando al puerto y no hayan cumplido con todos los requisitos establecidos en el presente reglamento y existan puestos de atraque disponibles, se dará prelación de atraque a la nave que esté más completa en aquellos aspectos determinantes para iniciar y garantizar continuidad de las operaciones y el uso eficiente de la línea de atraque.
- Cuando una nave transporte o vaya a transportar carga de origen animal o vegetal, infectocontagiosas, procesada o semi procesada, susceptible de servir como vehículo o vector de problemas sanitarios; deberán someterse a la inspección correspondiente, y sólo será considerada su solicitud de atraque una vez SPRBUN reciba la conformidad de las autoridades correspondientes.
- Las naves que transporten material explosivo o radioactivo recibirán la prestación del servicio en las áreas de fondeo, establecidas para tal fin por la Autoridad Marítima.
- Ninguna nave podrá iniciar operaciones si previamente el Operador Portuario, no ha coordinado con SPRBUN y establecido los estándares de productividad en la operación a realizar.
- El Operador Portuario es el responsable del cumplimiento del rendimiento establecido por SPRBUN, en los siguientes términos: toneladas / (Buque día muelle) y contenedores / (buque día muelle).
- SPRBUN se reserva el derecho de permitir la continuidad de la operación de una nave, que por razones de su calado tenga conflicto con las cláusulas de Always Afloat y NAABSA (not always afloat but safe aground).

Sistema de Ventanas:

SPRBUN para mejorar la eficiencia en las operaciones, implementara un sistema de ventanas que se utilizara en los diferentes terminales y que se establece de acuerdo a las necesidades de sus usuarios, y la negociación que resultare con estos. En cualquier caso, la ventana deberá garantizar el libre acceso a los servicios de manera que no constituya restricción ni prácticas monopolísticas en el ejercicio de las operaciones.

Prioridades en el Atraque de Naves:

Las prioridades para el atraque de las naves se establecen de acuerdo con la especialización de cada Terminal, así:

- Las naves destinadas a los muelles especializados, tendrán prelación en su programación y atraque de conformidad a lo dispuesto en el presente Reglamento.
- Si se presenta igualdad respecto a la prelación para dos o más naves y si el factor determinante para el atraque es el espacio disponible en muelle y se hayan agotado las posibilidades operativas para recuperar espacio; se atracarán las naves que permitan mantener el mayor número de naves en muelle.

Terminal de Contenedores (Puestos de Atraque 1 AL 7):

- Todas las naves porta contenedores deben utilizar prioritariamente el Terminal de Contenedores de acuerdo a la disponibilidad de puestos de atraque, esta decisión será tomada por SPRBUN.
- El atraque en estos muelles implica el uso obligatorio y continuo de las grúas de apoyo en tierra durante todo el tiempo de operación de la nave en el muelle a cargo de la nave.
- En caso de tener disponibilidad en el Terminal de Contenedores, SPRBUN podrá solicitar el cambio de

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

muelle de un buque porta contenedor que esté operando en un Terminal diferente con el fin de garantizar la eficiencia operacional. Esta medida es de obligatorio cumplimiento.

- Se tendrán en cuenta los siguientes criterios:
- Naves porta contenedores de servicio regular y días fijos de recalada.
- Naves porta contenedores de servicio regular.
- Otras Naves porta-contenedores.
- Otras naves que a juicio de SPRBUN, por la naturaleza de sus cargamentos, operación y tiempo de servicio, puedan operar en esos puestos de atraque, sin afectar la operación de los porta contenedores.
- Cuando se presente igualdad de condiciones para dos o más naves, se considerará la asignación que más favorezca la rotación de los puestos de atraque.
- Los agentes marítimos deberán presentar la documentación de la carga en el medio en que SPRBUN lo determine, con una antelación mínima de 12 horas al arribo de la nave a boya de mar.
- El Operador Portuario deberá presentar el plano de estiba acorde con la operación real, (4) cuatro horas antes del comité de programación de operaciones.

Terminal Multipropósito (Puestos de Atraque 8 al 9):

- Naves de pasajeros de turismo.
- Naves con cargamento perecedero, con limitaciones para su conservación a bordo.
- Naves Roll on – Roll off.
- Naves de carga general a cargar cargamentos de exportación exclusivamente.
- Naves de carga general de servicio regular a descargar cargamentos de importación que puedan laborar continuamente sin restricción por lluvia y a cargar mercancías de exportación.
- Naves de carga general de servicio regular a descargar cargamentos de importación que puedan laborar continuamente sin restricción por lluvia.
- Naves de carga general a descargar cargamentos de importación exclusivamente.
- Naves a cargar gráneles sólidos de Exportación.
- Naves a descargar gráneles sólidos de importación.
- Naves a cargar y/o descargar cargamentos de cabotaje.

Terminal Azucarera (Puesto de Atraque 9):

Prioridad de atraque de acuerdo con las necesidades del puerto y del operador portuario.

Terminal de Gráneles Sólidos (Puestos de Atraque 10, 11 Y 12):

- La prelación de atraque para la Terminal de gráneles sólidos, tendrá en cuenta, además de la documentación exigida (anuncio, confirmación, conocimientos de embarque, manifiesto de carga, certificados de ICA, documentos de retiro de la carga, pagos de servicios portuarios a SPRBUN, etc.).
- Naves a descargar gráneles sólidos, que vayan a ser atendidas por equipo especializado para el descargue, del 100% del total de la carga para el puerto; siempre que, con 48 horas de antelación al arribo de la motonave a la boya de mar, el agente marítimo haya confirmado tal situación por escrito.
- Naves a descargar gráneles sólidos que no cumplan las condiciones anteriores; pero que garanticen, mediante comunicación escrita, el rendimiento promedio mínimo en toneladas Buque / día que establezca la SPRBUN para cada tipo de granel.

Terminal Multipropósito (Puesto de Atraque 14):

- Buques tanqueros a cargar o descargar combustibles.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

- Buques tanqueros a cargar exclusivamente productos líquidos, diferentes a combustibles.
- Buque que viene a cargar o descargar carbón
- Buques tanqueros a cargar productos líquidos de exportación y descargar productos líquidos de importación, diferentes a combustibles.
- Buques tanqueros a descargar exclusivamente productos líquidos de importación, diferentes a combustibles.
- Naves convencionales a cargar o descargar productos líquidos diferentes a combustibles.
- Otras naves a cargar o descargar productos líquidos diferentes a combustibles.
- Los diferentes a líquidos y carbón

Pérdida de Turno de Atraque:

Pierden el derecho a la prelación establecida y por lo tanto ceden el turno de atraque en los siguientes casos:

- Cuando las autoridades competentes dictaminen la no realización de la libre platica.
- En el caso de las naves a recibir exclusivamente carga de exportación, cuando la existencia de la carga no garantice la continuidad de las operaciones, esta condición. se garantiza con la existencia del 75% del total de la carga en Puerto. SPRBUN podrá variar este porcentaje de acuerdo con las circunstancias operacionales específicas.
- Cuando una nave no haya presentado la documentación completa, reglamentariamente exigida por SPRBUN.
- Por razones de seguridad, de orden público y/o cuando la Autoridad Competente determine un incremento en los niveles de riesgo, según el código PBIP.
- Cuando la nave no pueda iniciar operaciones por falta de tracto camiones para labores continuas, en operaciones determinadas previamente como directas o de evacuación inmediata.
- Por falta de equipos, aparejos especializados, capacidad o espacio de almacenamiento de la carga, para las operaciones de cargue o descargue.
- Cuando no se dé cumplimiento a la ventana prevista o establecida en el artículo 102 de este Reglamento.

Atraque:

Para las operaciones de atraque en SPRBUN, se tendrán en cuenta las siguientes condiciones:

- Las naves serán atracadas por su Capitán y tripulación con la asesoría del Piloto Practico, en el sitio que indique SPRBUN.
- Una nave debe dejar libre el muelle, por las causas indicadas en el presente Reglamento. Los gastos que se ocasionen por este movimiento corren por cuenta de la nave.
- Si el movimiento de la nave es por causa de SPRBUN, ésta asumirá los costos correspondientes.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

- Las solicitudes para atraque deben ser presentadas oportunamente ante la SPRBUN, y las solicitudes para fondeo y cambio de fondeadero serán realizadas a través de la Capitanía de Puerto. El Capitán de cada nave debe verificar que su nave está debidamente asegurada.
- SPRBUN no asume ninguna responsabilidad que se origine por fondeo o amarre defectuoso o inseguro, siempre y cuando las instalaciones correspondientes para el efecto se encuentren en buen estado.
- La seguridad de la nave mientras permanezca en fondeo o atracada está bajo la responsabilidad única del Capitán, cualquier instrucción o acto de la Autoridad Portuaria y/o la Autoridad Marítima, debe ser consultado y/o informado al Capitán de la nave.
- Solo se podrán asegurar cabos, cables o amarrar en tierra, en las bitas o cornamusas instaladas para este propósito específico; está prohibido el uso de cadenas para el amarre de las naves.
- Toda nave en fondeo o atracada, debe estar suficientemente tripulada para atender el fondeo o efectuar maniobras según sea necesario.
- Las naves atracadas, deben colocar una escala o un portalón debidamente asegurado al buque con iluminación nocturna. Estos son el único medio que se puede utilizar para el embarque o desembarque de las personas de dichas naves.

6.3. PRELACIONES PARA SERVICIO DE PRACTICAJE.

SPRBUN coordina con la Agencia Marítima la prioridad para la prestación del servicio de Piloto Practico, para las motonaves usuarias de SPRBUN, teniendo en cuenta los tipos de buque que pueden arribar, de acuerdo con las limitaciones del área de atraque, se dará prioridad a las motonaves en arribada forzada.

A excepción de lo anterior, por ser este un terminal especializado, se aplicará el criterio general de que el primero en llegar en cada categoría será el primero en ser atendido.

6.4. ASIGNACIÓN DE MUELLE

La SPRBUN determinará el lugar de atraque de las naves teniendo en cuenta la disponibilidad de la línea de atraque, tipo de operación de carga y descarga, compromisos comerciales de ventanas de atraque, tipo de buques y su eslora, calado, cercanía áreas de almacenamiento y tiempo de operación, para lo cual se tendrán en cuenta las siguientes disposiciones:

SPRBUN comunicará oportunamente a los operadores portuarios de pilotaje, remolcador y amarre, el puesto de atraque para cada nave.

Durante las maniobras de atraque, desatraque y movilización, las comunicaciones para los operadores portuarios de pilotaje, remolcador, amarre y SPRBUN, se harán por radio en las frecuencias de VHF que determine la Autoridad Marítima. Durante la maniobra, sólo podrán intervenir en estos canales los operadores portuarios que participan en la misma y SPRBUN.

- El abarrotamiento de naves o artefactos navales a unidades atracadas en muelles de SPRBUN, previa solicitud de los Capitanes de las naves o sus representantes, siempre y cuando las circunstancias operativas lo requieran y lo permitan. Queda entendido que, para estos casos, la responsabilidad por los daños que puedan sufrir las naves o los cargamentos no serán imputables a SPRBUN.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

- Todo planchón o gabarra atracada al muelle, esté o no trabajando, suministrando agua y/o combustible a una nave, pagará a SPRBUN, servicio de muellaje de acuerdo a la tarifa establecida para este tipo de artefactos navales.
- Con el fin de garantizar la vida útil del muelle y de su sistema de defensas, se pueden permitir el atraque de naves con las siguientes características:
 - A. Del muelle No 1 abscisa K0+010 al muelle No 5 abscisa K0+469; podrán atracar buques portacontenedores con las siguientes características: Peso Bruto (DWT)=150.000 ton; Desplazamiento (DT)=190.000 ton; Longitud (L)= 390 m; manga (B)= 55 m. Estos muelles tienen defensas marinas doble cono 1000H con panel 5.4 m altura x 2.1 m ancho, espaciadas cada 12.60 m, defensas marinas con Energía de absorción de 120 ton-m, una fuerza de reacción 225 ton, velocidad de atraque máxima de 0.10 metros/segundos, con ángulo de atraque entre cero y seis grados (0 a 6 grados).
 - B. Del muelle No 5 abscisa K0+469 al muelle 8 abscisas K0+1087; podrán atracar buques portacontenedores con las siguientes características: Peso Bruto (DWT)=60.000 ton; Desplazamiento (DT)=120.000 ton; Longitud (L)= 290 m; Manga (B)= 32 m. Estos muelles tienen defensas marinas cónicas 1000H 1x1 con panel metálico 4 m altura x 1.76 m ancho, espaciadas cada 13.50 m, defensas marinas con Energía de absorción 66 ton-m, una fuerza de reacción 125 ton, velocidad de atraque máxima de 0.10 metros/segundos, con ángulo de atraque entre cero y seis grados (0 a 6 grados).
 - C. Del muelle No 10 abscisa K0+00 al muelle 12 abscisas K0+524; podrán atracar buques granel solido con las siguientes características: Peso Bruto (DWT)=40.000 ton; Desplazamiento (DT)=50.000 ton; Longitud (L)= 195 m; Manga (B)= 29m. Estos muelles tienen doble defensas marinas tipo arco DA-A500H (superior longitud 1 m+ inferior longitud 2.5 m, espaciadas cada 6.85 m, velocidad de atraque máxima de 0.10 metros/segundos, con ángulo de atraque entre cero y seis grados (0 a 6 grados).
 - D. En el muelle No 14 abscisa K0+00 a abscisas K0+190; podrán atracar buques tanqueros petroleros, químicos, carbón a granel, mercancía general con las siguientes características máximas: Peso Bruto (DWT)=30.000 ton; Desplazamiento (DT)=42.000 ton; Longitud (L)= 188 m; Manga (B)= 28 m. Estos muelles tienen defensas marinas cónicas 1000H 1x1 con panel metálico 4 m altura x 1.76 m ancho, espaciadas cada 13.50 m, defensas marinas con Energía de absorción 66 ton-m, una fuerza de reacción 125 ton, velocidad de atraque máxima de 0.10 metros/segundos, con ángulo de atraque entre cero y seis grados (0 a 6 grados).

En el caso de que las estructuras de algún muelle sean rehabilitadas; estas características y condiciones de maniobra, podrían ser modificadas y se actualizaría la información del muelle intervenido.

- Se permitirá el atraque de naves que presenten verduguillos en su casco, siempre y cuando cumplan las siguientes condiciones:
 - La nave colocará suficientes defensas y de buen tamaño en el costado de atraque, para evitar que el verduguillo quede por encima o por debajo de la parte exterior de las defensas del muelle al subir o bajar la marea.
 - Al momento de la maniobra y mientras la nave permanezca atracada, la tripulación de la nave, debe controlar la tensión de los cabos de amarre para lograr que el casco haga la menor presión sobre el muelle y para que las defensas colocadas por el buque trabajen en forma adecuada.
- Los pilotos prácticos reportarán al arribo de las naves que tengan verduguillo, para que la agencia naviera coordine con el Capitán el cumplimiento de los puntos anteriores.

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

Las naves atracarán en los muelles de modo que no causen daño y avería a los mismos, a las defensas, instalaciones o infraestructura del puerto, tomando para ello todas las medidas de seguridad en sus maniobras.

Naves atracadas. Para amarrar una nave al muelle se deberán utilizar las facilidades destinadas para ello, las cuales serán utilizadas por el buque de acuerdo a su eslora y a la disponibilidad de las mismas.

Las naves atracadas a los muelles mantendrán en todo momento la señalización establecida en el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (RIPA).

- Las naves que se encuentren atracadas en los muelles, no podrán realizar reparación alguna sin la autorización previa y escrita de SPRBUN y la DIMAR, la nave que se encuentre atracada estipulará el tiempo de la reparación y en caso de que el tiempo estipulado se exceda, SPRBUN podrá ordenar su fondeo si requiere el puesto de atraque.
- Las únicas actividades que se permiten realizar estando la nave atracada en el muelle son: pintura de calados y nombre, soldadura en cubierta, previa autorización de la Capitanía de Puerto y el área de seguridad integral de SPRBUN.
- Mientras se encuentre atracada operando, ninguna nave podrá poner en movimiento sus máquinas propulsoras, salvo caso de fuerza mayor.
- Las naves que se encuentren atracadas, no podrán achicar sentinas, arrojar productos residuales que contaminen las instalaciones o aguas de la bahía de Buenaventura, en cuyo caso se suspenderán las operaciones de cargue/descargue y todo el tiempo de interrupción de la operación y cualquier costo asociado correrá por cuenta de la nave. Cuando una nave requiera aprovisionarse de combustible o lubricantes, deberá comunicarlo por escrito a SPRBUN.
- Queda prohibido exhibir, llevar o disparar armas de fuego, cualquier arma a bordo deberá mantenerse bajo custodia del Capitán mientras el buque esté en las instalaciones de SPRBUN.

6.6 DESATRAQUE

Se ordenará el desatraque de una nave cuando se presenten las siguientes circunstancias:

- Por razones de seguridad, de orden público y/o cuando la Autoridad Competente determine un incremento en los niveles de riesgo, según el código PBIP.
Cuando las autoridades competentes lo determinen y justifiquen.
- Por bajo rendimiento con base a los estándares exigidos por SPRBUN, imputable a las condiciones mismas de la nave, deficiencia del Operador Portuario o condiciones de los cargamentos que no garanticen la óptima utilización del atracadero. En ese caso, la nave ocupará el último turno para el atraque con relación a las naves de su tipo que se encuentren fondeadas.
- Cuando las labores de cargue o descargue de una nave, afecten el normal desarrollo de las operaciones de SPRBUN, por bajo rendimiento imputable a la nave o a sus representantes o cuando no utilicen durante la operación los horarios y recursos asignados, SPRBUN presentará carta de protesta por demora, con el fin de evaluar los términos de los contratos.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

- Cuando en una nave que esté atracada, la autoridad competente, detecte enfermedades infectocontagiosas y la nave sea declarada en cuarentena, ésta debe ser trasladada en forma inmediata al "área de fondeo de cuarentena" establecida por la Autoridad Marítima.
- Por falta de espacio en las áreas de almacenamiento, programadas para el recibo de las diferentes cargas; en este caso, los costos en que se incurra serán por cuenta del responsable del almacenamiento.
- Por falta o deficiencia de equipos o sistemas específicos, que no garanticen la transferencia oportuna, continua y segura de los productos, ya sea de tierra-abordo o de la nave a tierra.
- Insatisfacción con el equipo del buque, con los procedimientos de la tripulación o pérdida de estabilidad del buque, si a juicio de SPRBUN, implica riesgos para las instalaciones, el personal, las operaciones o el buque.
- Por falta de tracto camiones o de otros elementos que garanticen labores continuas en operaciones directas o de evacuación inmediata.
- Por falta de equipos, aparejos especializados para las operaciones de cargue o descargue.
- Cuando no exista suficiente mercancía de exportación debidamente legalizada que garantice la continuidad de las operaciones. Cuando se solucione el problema recupera su prioridad de atraque.
- Cuando SPRBUN detecte errores o inconsistencias en la información que se tuvo en cuenta para determinar el atraque de la nave y no haya sido corregida oportunamente.
- Cuando SPRBUN encuentre que los requisitos para atraque no se hayan cumplido en los plazos previstos.
- Cuando por acuerdo previo a su atraque, se haya considerado esa posibilidad.
- Cuando entre varias naves de un mismo tipo de carga (contenedores, gráneles sólidos, mercancía general, etc.), se requieran puestos de atraque para conservar el equilibrio operativo (por tipo de carga), se tendrán en cuenta como criterios para determinar el orden de desatraques, los siguientes aspectos o la combinación de ellos.
- Turno de atraque, las últimas naves en atracar serán las primeras a considerar para desatraque.
- Rendimiento promedio de operación, las naves de menor rendimiento, serán las primeras a considerar para desatraque.
- Tiempo estimado para terminar operaciones, las naves con más tiempo para finalización de operaciones, serán las primeras a considerar para desatraque.
- Cuando SPRBUN lo determine por necesidades operativas o del Terminal.
- Cuando SPRBUN curse una notificación de maniobra para una nave, se deberá hacer con mínimo dos (2) horas de antelación a la prevista para la maniobra.
- SPRBUN podrá ordenar la suspensión de actividades en plena de una motonave, si se presenta una o más de las razones de desatraque, contenidas en el presente Reglamento.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

6.7 ORDEN DE DESATRAQUE

La orden de desatraque procederá en los siguientes casos:

1. Cuando la Autoridad Marítima disponga el desatraque de una nave por razones de seguridad u orden público.
2. Cuando las labores de cargue o descargue de una embarcación, afecten el normal desarrollo de las operaciones portuarias por bajo rendimiento imputable a la embarcación o a sus representantes, o cuando no utilicen durante la operación los horarios y recursos asignados. La nave ocupará el último turno para el atraque en relación a las naves de su tipo fondeadas.
3. Cuando no exista en la terminal marítima suficiente mercancía de exportación legalizada que garantice la continuidad de las operaciones de una nave. Una vez se subsane la causa del, desatraque, recuperará su prioridad para el atraque.
4. Cuando en la nave que está atracada, la Autoridad competente detecte enfermedades infecto contagiosas y sea declarada en cuarentena, deberá ser trasladada en forma inmediata al "área de fondeo de cuarentena" establecida por la Autoridad Marítima. En este evento, la SPRBUN, comunicará al Comité Local de Protección de la jurisdicción y al Ministerio de Salud y Protección Social, para que cumpla con las funciones de monitoreo y evaluación de las emergencias de salud pública según lo establecido en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005).
5. Una vez finalizadas las labores de cargue y/o descargue, la nave deberá zarpar o fondear de forma inmediata, salvo autorización expresa de la terminal portuaria para que permanezca mayor tiempo atracada. Si alguna nave no desatraca dentro del plazo estipulado, será responsable por cualquier perjuicio causado por su demora.

Parágrafo. En los casos descritos en los numerales 2 y 3 del presente artículo, la solicitud deberá ser presentada por la SPRBUN informando en este sentido a la Autoridad Marítima y dejando constancia sobre el hecho que motiva esta decisión.

6.8 REQUISITOS PARA EL ZARPE

Ninguna nave podrá salir del puerto sin el zarpe que expide la autoridad marítima, conforme a las exigencias legales.

CAPITULO VII**CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE**

La SPRBUN Cuenta con matriz en la cual se identifican los aspectos e impactos ambientales asociados a todas las operaciones, así mismo con el análisis de vulnerabilidad y riesgo en el cual esta identificadas las amenazas asociadas a las diferentes cargas que se movilizan por esta Terminal Marítimo tales como:

- Caída de mercancía al mar
- Fugas o Derrames en tierra o al mar
- Fuego- explosiones
- Emisiones

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

Para el control o prevención de los mismos se cuenta con Reglamento de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente Industrial, el cual contempla normas y estándares de seguridad y protección ambiental para los usuarios, operadores portuarios, visitantes, contratistas y en general para todas las personas naturales o jurídicas que laboren, realicen actividad portuaria y que circulen por las instalaciones, para hacer de él un lugar seguro para sus trabajadores, el ambiente, sus instalaciones y procesos productivos, así mismo con procedimiento para el manejo de cada una de cargas que se movilizan por esta terminal, los cuales se adjuntan

El Reglamento de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente, hace parte integral del presente Reglamento e incluye entre otros, Normas /estándares para las operaciones de :

- Cargue y descargue de contenedores
- Cargue y descargue de graneles líquidos
- Cargue y descargue de graneles sólidos
- Consolidación y desconsolidación
- Manejo y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas.
- Motonaves.
- Cumplimiento del plan de Manejo Ambiental Integral.

Los procedimientos y medidas preventivas de seguridad contra incendios y emergencias, se encuentran publicados en nuestra página Web para consulta de todos los usuarios de nuestra Terminal. Así mismo entregan a los agentes marítimos para que a su vez lo divulguen a las tripulaciones de las naves que se encuentren atracadas. A través de nuestra Brigada de emergencia se realiza socialización de los mismos a usuarios en especial al personal de Operadores Portuarios en tierra.

El personal de tripulaciones y Operadores Portuarios, deben estar provistos de los elementos mínimos de seguridad, durante el desarrollo de las diferentes actividades de cargue o descargue en alguno de los terminales de SPRBUN.

A los Operadores Portuarios que prestan servicios en el Terminal, en especial los que operan en los graneles líquido y carbón en el muelle de 14 y el operador portuario CIAMSA, se les ha dado a conocer los procedimientos, normas de seguridad y medidas ambientales establecidas en el Reglamento de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente y en las fichas ambientales del Plan de Manejo Ambiental. El cumplimiento de las mismas se verifica permanentemente a través de las inspecciones que realiza el personal de la Dirección de seguridad Integral.

Los Capitanes de las naves son responsables del entrenamiento y conocimiento de las tripulaciones, para atender las diferentes emergencias que se pueden presentar durante las actividades de cargue y descargue.

7.1 SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO.

SPRBUN cuenta Sistema de gestión en seguridad y salud en el trabajo y con políticas escritas de salud, seguridad y medio ambiente, encaminadas a la prevención de accidentes de trabajo, enfermedades profesionales, promoción y protección de la salud de todos los trabajadores y la preservación y conservación del medio ambiente y de las políticas internas.

7.2. FUMIGACIONES

Cuando se requiera la fumigación de un área dentro del recinto Portuaria, esta deberá ser autorizada y ejecutada de acuerdo con los protocolos establecidos por la SPRBUN, previa solicitud por escrito presentada

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

por el interesado. Dicha solicitud deberá contener de manera específica la actividad y productos a emplear en ella, lugar, día y hora de la fumigación, zona de influencia y precauciones especiales a guardar, efectos inmediatos y secundarios por intoxicaciones con los productos a utilizar y su tratamiento médico indicado. Así mismo, se comprometerán explícitamente al cumplimiento de todas las normas establecidas conforme a lo ordenado en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI2005).

7.3. RESIDUOS CONTAMINANTES PROCEDENTES DE BUQUES.

Por ninguna circunstancia las aguas de desechos o servidas por los sistemas sanitarios de la nave, podrán ser descargadas en la Bahía de Buenaventura. El Capitán o propietario de la nave debe responder por los costos de limpieza en que incurra por este motivo. Así mismo, deberán cumplir con las disposiciones vigentes sobre dotación de elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias, de acuerdo a lo contenido en el Convenio MARPOL Protocolo 1978, así como del cumplimiento del Protocolo para la Gestión Integral de Residuos, el cual forma parte integral de este Reglamento y el programa de manejo de residuos establecido en el plan de manejo ambiental.

Todas las Naves que arriben a cualquiera de los Terminales de SPRBUN deberán dar cumplimiento a las normas establecidas en la Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques MARPOL/73/78.

Prevía solicitud del Agente Marítimo, con autorización de la Dirección General Marítima y de SPRBUN, un Operador Portuario podrá ofrecer servicios de recepción de residuos de sentina del cuarto de máquinas en cantidades limitadas. La consecuente interrupción de las operaciones de cargue/descargue será por cuenta del Buque/Nave al igual que el servicio prestado.

Está prohibido bombear lastre, a menos que se trate de lastre limpio, de conformidad con lo establecido por la Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques MARPOL/73/78.

7.4. CARGAS DE ORIGEN ANIMAL Y VEGETAL.

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

Para el recibo y embarque de mercancías de exportación es necesario que el propietario de la carga o su agente de aduana presenten previamente el certificado fitosanitario o zoosanitario según el caso, expedido por autoridad competente.

7.5. CARGAS DE MATERIAL EXPLOSIVO O RADIOACTIVO.

La SPRBUN cuenta con una circular para el manejo de mercancías peligrosas en la cual se detallan las directrices para el manejo de mercancías peligrosas. La misma información se encuentra consignada en el reglamento de reglamento de higiene y seguridad industrial, código RGOHSEE- SSTA-0000.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A."

8.5 RESERVAS Y DERECHOS EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS.

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

Revisó Técnico:	Jesús Florez – Apoyo Técnico a la Supervisión – GPP -VGC
Revisó Ambiental:	Diana Carolina Orjuela García –Apoyo ambiental GITA-VPRE
Vo. Bo. Técnico:	Fernando A. Hoyos E. - Gerente Proyectos Portuarios VGC
Vo. Bo. Ambiental	Luisa Fernanda Tamayo Arias - Gerente GIT Ambiental VPRE (E)

7.6 PLAN DE CONTINGENCIA – PDC

La SPRBUN cuenta con un Plan de Gestión del Riesgo de Desastres de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. "PGRDSPB, código LGE-SSM-0000, el cual contempla todos los procedimientos operativos normalizados PONs para la atención de cualquier evento de seguridad ambiental que se pueda presentar en el terminal marítimo, el mismo hace parte del plan de manejo ambiental.

CAPITULO VIII

DOCUMENTACION Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN

8.1 DOCUMENTACION

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

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

8.2 FACILITACION DEL TRAFICO MARITIMO.

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

8.3. VISITA OFICIAL.

Al arribo de la nave y antes de autorizar las operaciones de embarque o desembarque de pasajeros, cargue o descargue, se practicará visita oficial a la nave por las autoridades competentes, de conformidad con las normas y procedimientos vigentes. Los buques de guerra no están obligados a recibir esta visita. La autorización de arribo a las aguas jurisdiccionales o puerto colombiano de naves de guerra extranjeras, será tramitada y autorizada por los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Defensa Nacional. No están exentos de visita los buques pertenecientes a las marinas de guerra cuando arriben a los puertos en actividades de transporte comercial.

8.4. LIBRE PLATICA.

Se cuenta previamente con el otorgamiento de "Libre Plática" que para el efecto expida la Autoridad Marítima.