



MINISTERIO DE TRANSPORTE
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
RESOLUCIÓN No. 20243030012605
Fecha: 26-09-2024

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A.”

LA VICEPRESIDENTA 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 del 06 de abril de 2017 del Ministerio de Transporte, en ejercicio de sus competencias y facultades legales, en especial las contenidas en el numeral 9° del artículo 15 del Decreto 4165 de 2011, modificado por el artículo 10° del Decreto 746 de 2022, y la Resolución No. 7275 del 3 de junio de 2022, y

CONSIDERANDO:

Que la Superintendencia de Puertos y la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A, suscribieron el 24 de junio de 1993, el Contrato de Concesión Portuaria No. 006 de 1993, mediante el cual, las partes acordaron: *“Cláusula Primera: OBJETO DEL CONTRATO. – LA SUPERINTENDENCIA en virtud del presente contrato, otorga a la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A. (SPRSM), una concesión portuaria en los siguientes términos: a) se otorga a EL CONCESIONARIO el derecho a ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zona accesorias a aquellas o estos, descritos en las Cláusulas Segunda del presente contrato, a favor de la Nación y del municipio de Santa Marta, donde opera el mencionado terminal. El terminal será de uso público, habilitado para el comercio exterior y para prestar servicios a toda clase de carga. b) Se otorga a EL CONCESIONARIO el derecho a utilizar temporalmente los muelles, patios, vías, bodegas y demás bienes alinderados en la Cláusula Tercera, relacionados en la Cláusula Quinta del presente contrato, a cambio de la contraprestación de que trata la Cláusula Decima Primera del mismo, a favor de la Nación exclusivamente”*.

2. Que mediante Decreto 101 de 2000 *“Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones”* modificado por los Decretos 2741 de 2001 y 2053 de 2003, se otorgó al Ministerio la competencia para la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.
3. 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.”*
4. Que de acuerdo con los Decretos 1800 de 2003, 2053 de 2003 y la Resolución No. 7583 de 2003, el Ministerio de Transporte cedió al Instituto Nacional de Concesiones INCO, a título gratuito, los contratos y convenios vigentes relacionados con el cumplimiento de la misión institucional de este último.
5. Que mediante Decreto 4165 del 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 - ANI, adscrita al Ministerio de Transporte.
6. Que el artículo 25 del citado Decreto 4165 de 2011, establece que los derechos y obligaciones que a la fecha de expedición del mismo, tenga el Instituto Nacional de Concesiones – INCO, continuarán a favor y a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI.
7. Que, en relación al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, el artículo 3 de la Ley 1 de 1991, señalaba que 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 (...); 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.”*



de 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 le asignó la función de *“Expedir por medio de resolución, las condiciones de operación de los puertos colombianos.”*

9. Que, en virtud de lo anterior, mediante Resolución No. 071 del 11 de febrero de 1997, la Superintendencia General de Puertos determinó las condiciones de expedición de los Reglamentos Técnicos de Operaciones de los Puertos.

10. 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”*, modificado por los Decretos 2189 de 2016 y 1773 de 2018, en sus artículos 2, numeral 2.4 y 6, numeral 6.3, 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.

11. Que el Ministerio de Transporte mediante Resolución No. 850 del 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 y se dictan otras disposiciones”*, en su título II, artículo 15 dispone sobre el contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, lo siguiente:

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.”.

12. Que igualmente, la mencionada 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.
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.



8. Descripción de las características físicas de los patios y de las bodegas existentes, tipo de carga atendida; capacidad y ubicación dentro de la terminal.
9. 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.”.

3. Que la resolución 850 de 2017, en su título III, consagró el procedimiento para la aprobación de los nuevos Reglamentos de Condiciones Técnicas de Operación de las Concesiones Portuarias vigentes, y en su artículo 20 dispuso:

“Artículo 20. 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 1º. 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 2º. 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 3º. 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. (...)” (subrayado fuera de texto)

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

“Artículo 21. Aprobación y plazo. Las entidades concedentes aprobarán mediante resolución motivada los Reglamentos de Condiciones Técnicas de Operación, siempre y cuando estos cumplan con los requisitos indicados en el presente acto administrativo.”

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

“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.”

16. Que mediante la Resolución No.0004159 de 2017, el Ministerio de Transporte estableció nuevos plazos para el ajuste de los Reglamentos de Condiciones Técnicas de Operaciones de Puertos Marítimos.

17. Que el artículo 1º de la citada Resolución No. 0004159 de 2017 estableció que los autorizados que tengan aprobado el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de Puertos Marítimos y deban 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.

18. Que conforme lo anterior, el 7 de marzo de 2019 mediante comunicación con radicado No. 20194090235482, el Concesionario solicitó la aprobación de la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, el cual fue aprobado por la Agencia mediante la Resolución No. 317 del 28 de febrero de 2020, previo el agotamiento del trámite respectivo y la verificación del cumplimiento de los requisitos para su aprobación, tal como consta en el mencionado acto administrativo.

19. Que posteriormente, mediante comunicación con radicado ANI No. 20224090925772 del 22 de agosto de 2022, la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta remitió modificación de su Reglamento de



ciones Técnicas de Operación Portuaria – RCTO, en cuanto a *“inclusión de la boya de amarre ubicada Muelle No.2 del Terminal Marítimo del Puerto de Santa Marta, en el numeral 3.5 Ayudas a la navegación, agregando el numeral 3.5.3 Localización Boya de Amarre”*.

20. Que mediante comunicación con radicado ANI No. 20234090814772 del 21 de julio de 2023, la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta remitió alcance a la solicitud de modificación de su Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria – RCTO, en cuanto a *“la inclusión de la ampliación del Muelle No.6 del Terminal Marítimo del Puerto de Santa Marta, en el Capítulo III, numeral 3.4 Muelles de atraque, modificando la descripción de los Muelles No.6 y No.7”*.

21. Que conforme a lo dispuesto anteriormente, y en cumplimiento de lo dispuesto en la Resolución No. 000850 de 2017 del Ministerio de Transporte, la Agencia solicitó concepto a las siguientes Entidades: **1)** Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, mediante oficio con radicado ANI No. 20233030305421 del 29 de agosto de 2023, con alcance mediante comunicado con radicado ANI No. 20243030238631 del 11 de julio 2024, **2)** Dirección General Marítima – DIMAR, mediante comunicación con radicado ANI No. 20233030305641 del 29 de agosto de 2023 y **3)** Superintendencia de Transporte, mediante oficio con radicado ANI No. 20233030305431 del 29 de agosto de 2023.

22. En respuesta a las anteriores solicitudes, la Superintendencia de Transporte remitió a esta entidad mediante su oficio No. 20236300679491 del 17 de agosto 2024 con radicado ANI No. 20234090995662 del 4 de septiembre de 2023, concepto favorable respecto de la modificación al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación - RCTO, presentado por la Sociedad Concesionaria, en los siguientes términos:



“Al respecto, 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”.



Que por su parte, la Dirección General Marítima – DIMAR, mediante comunicado con radicado ANI No. 20234091215152 del 23 de octubre de 2023, emitió concepto favorable respecto de la modificación al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación - RCTO, presentado por la Sociedad Concesionaria, en el siguiente sentido:

“Me permito remitir el proyecto de reglamento de condiciones técnicas de operación del puerto y la Evaluación Técnica al Proyecto de Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación –RCTO de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta con concepto Favorable.

El reglamento de condiciones técnicas de operación conceptuado favorablemente por la Dirección General Marítima, en ningún caso, puede entenderse como una autorización para la modificación de la concesión portuaria otorgada por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o quien haga sus veces. En caso de contradicción entre alguna de las disposiciones de este reglamento y el contrato de concesión portuaria, prevalecerá lo dispuesto en el contrato de concesión”.

24. A su vez, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, emitió concepto favorable sobre la modificación al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación - RCTO, presentado por la Sociedad Concesionaria, mediante comunicación ANLA No.20242200564851, señalando:

“(…) esta Autoridad Nacional señala que una vez revisado el documento remitido mediante la radicación del asunto, no presenta comentarios y/o recomendaciones frente a la información contenida en el reglamento y la misma es satisfactoria en lo que corresponde al componente ambiental, conforme las funciones y competencias de la ANLA. (...)”

25. Que tratándose de un documento de orden eminentemente técnico y operativo, corresponde a la Gerencia de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, en ejercicio de sus funciones establecidas en el Manual Específico de Funciones adoptado mediante Resolución No. 1069 de 15 de julio de 2019, 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. 000850 de 06 de abril de 2017 del Ministerio de Transporte.

26. Que en virtud de lo anterior, mediante memorando con radicado No. 20243030136233 del 13 de agosto de 2024 con alcance mediante memorando con radicado No. 20243030143523 del 27 de agosto de 2024, el Gerente (E) de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, emitió



Documento firmado digitalmente



pto Técnico sobre la modificación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Concesionaria, concluyendo que es viable proceder a su aprobación, conforme se establece a continuación:

“(..)
IV. ANÁLISIS TÉCNICO

Una vez revisada la modificación al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación allegado a la Entidad por la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta mediante radicados ANI No. 20224090925772 del 22/08/2022 y alcance No. 20234090814772 del 21/07/2023, se tiene lo siguiente:

- El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación cuenta con el concepto previo favorable por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA, cumpliendo así con lo dispuesto en el parágrafo tercero del artículo 20 de la Resolución 850 de 2017.
- El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación cuenta con el concepto previo favorable de la Autoridad marítima y la Superintendencia de Transporte, conforme al parágrafo primero y segundo del artículo 20 de la Resolución 850 de 2017.

(..)

4. CONCLUSIONES

Desde el punto de vista técnico, se considera viable proceder con la aprobación de la modificación al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación allegado a la Entidad por Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta mediante comunicaciones con radicados ANI No. 20224090925772 del 22/08/2022 y alcance No. 20234090814772 del 21/07/2023, toda vez que cumple con los requisitos exigidos en la normatividad técnica aplicable y se encuentra acorde a lo establecido en las disposiciones contractuales.” (Negrillas y Subrayas tomadas del original)

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 SANTA MARTA., 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. 006 de 1993 y sus otrosíes modificatorios, se procede, mediante el presente acto administrativo, a su aprobación, en las condiciones que se señalan a continuación.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. – Aprobar la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA**, en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 006 del 24 de junio de 1993, 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 que se aprueba con el presente acto administrativo se circunscribe al objeto, alcance y especificaciones técnicas establecidas en el Contrato de Concesión Portuaria No. 006 de 1993 y sus otrosíes.

PARÁGRAFO SEGUNDO. - La aprobación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA**, 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. 006 de 1993 y sus otrosíes, razón por la cual, entre otros, este acto administrativo no se entiende como la autorización de ejecuciones de inversiones no contempladas en el mismo ni la operación por fuera del área total concesionada.

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. 006 de 1993, prevalecerá lo dispuesto en el Contrato de Concesión y sus otrosíes.

PARÁGRAFO CUARTO: El Concesionario, deberá dar estricto cumplimiento en todo su contenido al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria, incluyendo todas las normas establecidas, los requisitos, obligaciones, protocolos, entre otros. Cualquier modificación en las condiciones del RCTO, deberá ser informada a la Agencia Nacional de Infraestructura para su evaluación y aprobación, de conformidad con las disposiciones legales vigentes



Documento firmado digitalmente



ARTICULO SEGUNDO. - De conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° de la Resolución No. 000850 de del Ministerio de Transporte, la **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA**, 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 SANTA MARTA**, conforme al marco normativo vigente.

ARTICULO TERCERO. - Notifíquese la presente resolución a la **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA**, 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.

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

ARTICULO QUINTO. - La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

ARTICULO SEXTO. - Contra la presente Resolución procede el recurso de reposición, en los términos del artículo 74 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

NOTIFIQUESE, COMUNIQUESE PUBLIQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los **26-09-2024**

OLGA ISABEL VUELBAS DICKSON
Vicepresidenta de Gestión Contractual

Proyectó Jurídico: Esteban Martínez Rodríguez – Apoyo Jurídico – GAGC2 – VJ
Revisó Técnico: Yadira Perez Arciniegas – Líder técnico de apoyo a la supervisión – GPP – VGCON
Revisó Ambiental: Jessica Alejandra González - Apoyo Ambiental – GITA - VPRE
Vo.Bo. Jurídico: Juan José Aguilar Higuera – Gerente GIT Asesoría Gestión Contractual 2 – VJ
Vo.Bo. Técnico: Jaime León Jiménez Osorio – Gerente Proyectos Portuarios y Fluviales (E) – VGCON
Vo.Bo. Ambiental: José Alain Hoyos Hernández - Coordinador GIT Ambiental (E) – VPRE

VoBo: JAIME LEON JIMENEZ OSORIO Coord GIT (E), JESSICA ALEJANDRA GONZALEZ, JOSE ALAIN HOYOS HERNANDEZ GERENTE GIT (E), LUIS ENRIQUE GUZMAN PUERTO, SILVIA JULIANA AREVALO PRADO, YADIRA PEREZ ARCINIEGAS, JUAN JOSE AGUILAR HIGUERA, LUIS ESTEBAN MARTINEZ RODRIGUEZ

**REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN
PORTUARIA DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA
MARTA S.A.**

**Santa Marta D.T.C.H. – Colombia
Julio de 2023**



TABLA DE CONTENIDO
DEL REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE
OPERACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS

CAPÍTULO I. ASPECTOS GENERALES.....8

1.1 OBJETO.....8

Establecer las normas básicas para operar en forma eficiente y segura en el Terminal Marítimo de Santa Marta, basándose en estándares de operación marítima y portuaria internacional, en las reglamentaciones establecidas por el Estado Colombiano y la normatividad internacional aplicable.

1.2 DE LAS APLICACIONES DEL REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN.....8

1.3 DEFINICIONES.....9

1.4 REQUISITOS DE CAPACIDAD TÉCNICA E IDONEIDAD PROFESIONAL ADECUADOS A CADA SERVICIO.....18

1.5 OBLIGACIONES.....19

1.5.1 Cumplimiento de la Normatividad y Convenios Internacionales.....19

1.5.2 Publicidad del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.....19

1.5.3 Obligaciones de la Sociedad Portuaria y quienes realicen actividades portuarias.....19

1.5.4 Obligaciones de los Operadores Portuarios.....21

1.5.5 Obligaciones de las Agencias Marítimas.....29

1.5.6 Obligaciones de los usuarios del terminal Portuario.....30

1.5.7 Disposición de Protección Física de las Instalaciones Portuarias -PBIP-.....32

SOLAS (Ley 8 de 1980), MARPOL (Ley 12 de 1981), BASILEA (Ley 253 de 1996)

CAPÍTULO II. ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO.....33

2.1 ANTECEDENTES.....33

2.2 ORGANIZACIÓN.....34

2.2.1 Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A......34

2.2.2 Funciones de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A......35

2.3 ADMINISTRACIÓN.....35





[2.3.1 Modelo de administración y operación de la Instalación Portuaria.....](#)36

[2.3.2. Relación con los usuarios del puerto:.....](#)36

[2.3.3 Estructura tarifaria.....](#)36

[2.3.4 Protocolo de Facturación.....](#)41

[2.3.5 Sistema de gestión de calidad.....](#)43

[2.3.6 Políticas de calidad y acceso.....](#)44

políticas implementadas en la Sociedad para el servicio de la terminal marítima: ISO 9001 – ISO 14001 – BASC - PBIP

[2.3.7 Sistema de Comunicación y de información.....](#)46

[2.3.8 Código del Buen Gobierno Corporativo.....](#)47

CAPÍTULO III. INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS.....48

[3.1 CANAL DE ACCESO.....](#)48

El canal de acceso cuenta con 22 metros y 553 metros de ancho en el fondo y una longitud de 1.528 metros.

[3.2 DÁRSENA DE MANIOBRAS.....](#)49

Dársena de maniobra de 500 metros de diámetro con una profundidad de 22 metros.

[3.2.1 Uso de la dársena de maniobras y canales de acceso.....](#)49

[3.3 ÁREA DE ATRAQUE.....](#)50

*El área de atraque de la Sociedad Portuaria es el espacio delimitado por el noroeste muelle 6 y 7 con un **ancho de 210 metros**, por el suroeste con los muelles 2 y 3 con un **ancho de 210 metros**, por el noreste con el muelle 4 con un **ancho de 190 metros**, por el norte con el muelle 5 con un **ancho de 180 metros**, por el oeste con la línea que une punta de muelle 6 con punta de muelle 5 y por el sur con la línea que une punta de muelle 7 con punta de muelle 2. Se adiciona a lo anterior el área frontal de muelle 1 que tiene un **ancho de 45 metros**.*

[3.4 MUELLES DE ATRAQUE.....](#)52

El terminal marítimo cuenta con 7 muelles de clase Margina 1, con un concreto reforzado como material de la estructura, la longitud de estos varía entre 94 mt y 240 mt, un ancho entre 15 mt y 27 mt, la carga atendida por estos muelles va desde carga general y contenedores, hasta granes y carbón, sus bitas de amarre en hierro fundido son de 7 18, según la característica del muelle y con una defesa entre 6 y 27 según el muelle. Así mismo la profundidad del muelle puede variar entre 17 y 8 metros de profundidad.

[3.5 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN.....](#)54

Cuenta con el servicio de faros en los litorales y el de señalización de los canales públicos navegables en los puertos públicos y 4 boyas de amarre ubicada de forma estratégica.



3.5.1 Localización de boyas	54
3.5.2 Localización de boya de amarre	55
3.6 PELIGROS A LA NAVEGACIÓN	56
Se evidencias como peligro de navegación el tráfico de embarcaciones menores que se fondean cerca a la boya no. 4, la visibilidad diurna y nocturna de la instalación portuaria, el resplandor del fondo, el máximo número de buques grandes en el espacio marítimo, la falla total de las ayudas a la navegación, el conocimiento de la tripulación de buques grandes y pequeños del canal de navegación y de las ayudas a la navegación, el conocimientos de los pilotos del canal de navegación, la acción y efecto del viento, la acción y efecto de la corriente, la acción y efecto del oleaje, acción y el efecto de la marea.	
3.7 ÁREAS DE FONDEO	57
Se utilizarán las áreas definidas por la DIMAR mediante la Resolución No. 473 de 2014.	
3.8 UKC Y CALADO OPERACIONAL	57
El margen de seguridad que establece el Puerto de Santa Marta es de 0,3 metros (1 pie) y el calado operacional del canal de acceso varía de acuerdo al muelle, el mismo oscila entre 17 y 7 metros.	
3.9 PROGRAMA DE MANTENIMIENTO E INFORMACIÓN BATIMÉTRICA	57
3.10 ACCESO VEHICULARES, FÉRREOS, PEATONALES Y MARÍTIMOS	57
El acceso a las instalaciones portuarias se encuentra descrito en los procedimientos PO-SEG-201 Ingreso y Salida de Vehículos, Carga y Personal y PO-SEG-213, sin embargo, La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. cuenta con 5 carriles de ingreso y salida de vehículos livianos y de carga, con señalización vial de acceso vehicular, férreo y peatonal a lo largo del terminal.	
3.10.1 Carriles de ingreso y salida	57
3.10.2 Señalización Vial de acceso vehicular, férreo y peatonal	58
3.10.3 Casetas control de ingreso y salida de vehículos	58
3.10.4 Caseta control de ingreso y salida de personas	59
3.10.5 Centro de Carnetización	59
3.10.6 Acceso Marítimo	59
3.11 PATIOS Y BODEGAS PARA ALMACENAMIENTO DE CARGA	60
Según el patio o bodega de almacenamiento de carga, estos cuentan con un cerramiento en mampostería, cerramientos en paneles de contención, cuenta con pavimento en concreto hidráulico con acabado rallado e iluminación. Su capacidad varía entre 500 y 159.000. Así mismo, de acuerdo al patio o bodega, la carga atendida puede ser contenedores, carga general, aceite de palma, silos granel sólido, vehículo, carbón y granel. La mayor parte de los patios y bodegas se encuentran ubicados en el terminal marítimo, y algunos entre la zona externa II, lote bodegas graneleras.	
3.12 EQUIPOS PARA OPERACIÓN PORTUARIA	63



La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. cuenta con equipos como montacargas de entre 16 y 3 toneladas, Reach Stacker de 15 toneladas y una grúa sobre ruedas de 100 toneladas, estos para recibir carga general. Por otro lado, para la carga de granel, se cuenta con BASCULAS, CUCHARAS, TOLVA GRANELERA, SILOS, BANDA TRANSPORTADA, equipos de succión, cargadores frontales y retroexcavadora. Para los líquidos, se manejan equipos como la bomba centrifugadora, una caldera, un compresor y tanques atmosféricos de entre 500 y 3000 toneladas. Por su parte, para la carga de carbón se cuenta con alimentador de cadena, alimentador tubular apilador radial, volcadores camión, tolva TQ, cargador de buque y cargadores frontales de 992, 780 y 980 y por último, para la carga de contenedores, se utiliza como equipos, grúa tipo RTG, grúa Tipo STS, tractocamión quinta ruedas de 50 toneladas y semirremolques quinta rueda de 70 ton.

[3.13 INSTALACIONES PARA EL RECIBO DE LA CARGA](#).....64

CAPÍTULO IV. SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA.....65

[4.1 HORARIOS](#).....65

[4.1.1 Horario de atención al público](#).....65

[4.1.2 Horario de trabajo](#).....65

Por el servicio que presta el terminal marítimo el horario de trabajo se da partiendo del principio de 24 horas, 365 días al año.

[4.2 CONDICIONES DE LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS](#).....65

[4.3 DOCUMENTACIÓN NECESARIA PARA EL INGRESO Y LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS](#).....66

[4.4 PROTOCOLO DE VERIFICACIÓN DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTO](#).....66

De acuerdo con lo establecido en el artículo 13 de la Resolución 0850/2017 del ministerio de transporte, para la verificación de información y documentos se presenta por parte de los distintos usuarios una solicitud de registro ante la Sociedad Portuaria, así, la Sociedad Portuaria cuenta con el personal, equipos y tecnología necesaria para la verificación y validación para el recibo como para la entrega de carga de acuerdo al procedimiento interno PO-OPS-203.

[4.5 SERVICIOS GENERALES](#).....67

[4.5.1 Control de las operaciones portuarias, marítimas, terrestres, y férreas](#).....67

[4.5.2 Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto](#).....67

[4.5.3 Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto](#).....68

[4.5.4 Condiciones de limpieza general del Terminal](#).....68

[4.5.5 Entrega de muelles](#).....69

[4.6 SERVICIOS A LA NAVE:](#).....69

[4.6.1 Características del buque tipo o diseño](#).....70

La Sociedad Portuaria de acuerdo a su infraestructura tiene la capacidad de recibir naves como: Postpanamax Plus, Panamax, Capesize, Aframax, Suezmax, Norwegian Bliss Class, Bourbon Sapphire Class, Zea Ama Class, Industrial Courage, los anteriores cuentan con una eslora entre 340 mts y 91 mts, así mismo, cuentan con una manga entre 60 mts y 17 mts y un calado de 6 a 16 mts.



4.6.2 Servicio de practicaje.....70

Este servicio es prestado por Operadores Portuarios debidamente registrados en la Superintendencia de la Transporte con pilotos con licencia vigente expedida por la DIMAR y para solicitar el servicio de piloto práctico para las naves, el Agente Marítimo debe solicitarlo y la Sociedad Portuaria se encarga de dar las instrucciones tendientes a que la maniobra se realice de forma segura y el lugar para abordar o desembarcar la nave será la boya de mar.

4.6.3 Servicio de Remolcador.....72

Este servicio debe ser prestado por empresas de Servicios Marítimos de Remolque que cumplan con el lleno de los requisitos legales ante las autoridades colombianas correspondientes, de este modo el numero de remolcadores que cada tipo de motonave debe usar en su maniobra de atraque o desatraque se debe determinar de acuerdo a sus características y en consideración de los factores de seguridad integral de la instalación portuaria y lo exigido por las normas técnicas nacionales e internacionales.

4.6.4 Amarre y desamarre de buques.....73

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

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

4.6.5 Muelleaje.....75

4.6.6 Acondicionamiento de grúas y aparejos.....76

4.6.7 Reparaciones menores.....76

El terminal marítimo no presta este servicio, sin embargo, las embarcaciones que se encuentren atracadas en los muelles de la Sociedad Portuaria no podrán realizar reparaciones menores sin previa solicitud por escrito y previa autorización de la Sociedad Portuaria. La embarcación que se encuentre atracada pactará el tiempo de la reparación y en caso de que el tiempo calculado se prolongue.

4.6.8 Aprovevisionamiento y usería.....77

4.6.9 Recibo y/o suministro de lastre.....77

El Puerto de Santa Marta no presta este tipo de servicios, pero brinda la facilidad a través de un operador portuario debidamente certificado para este servicio.

4.6.10 Suministro de combustible.....78

Las operaciones de suministro de combustible de naves están controladas como actividades marítimas por la Capitanía de Puerto de Santa Marta. Los servicios de suministro y/o retiro de combustible de naves deben ser prestadas por operadores portuarios debidamente registrados y autorizados por la Sociedad Portuaria. La solicitud del servicio de suministro y/o retiro de combustible debe ser presentada por el agente marítimo que representa a la nave a la Capitanía de

Puertos para su autorización y para la asignación del Inspector de prevención de la contaminación y a la Sociedad Portuaria.

Los tipos de combustibles que se suministran o se retiran por las Instalaciones Portuarias son los de operación marina, tipos Ifos, Marin Gas Oil (MGO) y Petróleo Crudo. y para su suministro de aplica el procedimiento IB-OPS-201

[4.6.11 Servicio de lancha](#).....80

[4.6.12 Recepción de desechos líquidos, residuos sólidos y vertimientos](#).....80

La Sociedad Portuaria cuenta con el procedimiento PB-AMB-607 para el manejo integrado de desechos generados por Buques y para su solicitud deberá comunicar a la Sociedad Portuaria y al operador portuario autorizado para ejecutar la labor, informando de la operación a realizar, con la debida anticipación el agente marítimo contactará de forma inmediata al operador portuario una vez haya recibido la instrucción por parte del inspector asignado por la Capitanía de Puerto de Santa Marta.

[4.6.13 Servicio de vigilancia](#).....83

[4.6.14 Servicios públicos](#).....83

4.6.14.1 Suministro de agua potable.

La Sociedad Portuaria cuenta con un estanque principal de 780 m3 de capacidad para aprovisionamiento de agua potable y su solicitud se presenta a la Sociedad Portuaria por el agente marítimo que representa a la nava con 48 hrs de anticipación.

4.6.14.2 Servicio de energía eléctrica

La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta no presta servicio de suministro de energía eléctrica.

[4.6.15 Fumigaciones](#).....84

[4.6.16 Alquiler de equipos y aparejos](#).....84

[4.7 SERVICIOS A LOS PASAJEROS](#).....84

[4.8 SERVICIOS A LA CARGA](#).....85

4.8.1

4.8.2 Manipulación y transporte de mercancía.

4.8.3 Reconocimiento e inspección de mercancías

4.8.4 Marcación y rotulación

4.8.5 Almacenaje y/o almacenamiento de mercancías.

4.8.6 El Puerto también presta los siguientes servicios a la carga

CAPÍTULO V. PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD.....91

[5.1 PROTOCOLO DE MANIOBRAS](#).....91

[5.1.1 Aproximación e ingreso al canal del Terminal Portuario](#).....91

[5.1.2 Maniobra de atraque](#).....91





Documento firmado digitalmente



5.1.3 Maniobra de amarre.....	93
5.1.4 Maniobras de zarpe.....	94
5.1.5 Maniobra de reviro.....	95
5.1.6 Maniobra de fondeo.....	95
5.2 PROTOCOLO DE SEGURIDAD EN OPERACIONES EN LAS LÍNEAS DE AMARRE DEL TERMINAL.....	95
5.3 PROTOCOLO CONTROL DEL TRÁNSITO EN EL CANAL DE NAVEGACIÓN.....	96
5.4 PROTOCOLO ZARPE DE EMERGENCIA (INCENDIO, MAL TIEMPO, TERRORISMO, ETC.).....	96
5.5 PROTOCOLO PARA APERTURA DE BODEGA.....	96
5.6 PROTOCOLO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE RENDIMIENTOS DE LAS NAVES Y PÉRDIDA DEL DERECHO A MUELLE.....	97
5.7 PROTOCOLO DE EVACUACIÓN DIRECTA DE CARGAS.....	97
5.8 PROTOCOLO PARA LA INSPECCIÓN SIMULTÁNEA DE MERCANCÍAS.....	98
5.9 PROTOCOLO DE INSPECCIÓN INTRUSIVA Y NO-INTRUSIVA DE CARGA.....	98
5.10 PROTOCOLO PARA EL DESCARGUE CON LLUVIA.....	99
5.11 PROTOCOLO DE ALMACENAMIENTO DESCUBIERTO.....	99
5.12 PROTOCOLO PARA LA ENTREGA DE LA CARGA.....	100
5.13 PROTOCOLO PARA EL MANEJO DE CARGAS CONTAMINADA.....	101
5.14 PROTOCOLO DE OPERACIONES EN FONDEO.....	102
5.15 PROTOCOLO SOBRE CARGAS OBJETABLES.....	102
5.16 PROTOCOLO PARA LA REMOCIÓN DE CARGAS OBJETABLES.....	103
5.17 PROTOCOLO PARA EL MANEJO DE CARGAS PARA OTROS PUERTOS, CARGAS EN TRÁNSITO.....	103
5.18 PROTOCOLO PARA EL RESCATE DE CARGAS, MERCANCÍAS Y OBJETOS QUE CAIGAN AL AGUA.....	103
5.19 PROTOCOLO PARA EVITAR LA PRESENCIA DE ANIMALES.....	105
5.20 PROTOCOLO DE OPERACIÓN DE EQUIPOS.....	107
5.21 PROTOCOLO DE CONTROL DE INGRESO Y SALIDA DE PERSONAS.....	108
5.22 PROTOCOLO DE CONTROL DE INGRESO Y SALIDA DE VEHÍCULOS.....	110
5.23 PROTOCOLO DE CONTROL DE INGRESO Y SALIDA DE MAQUINARIA Y EQUIPOS PORTUARIOS.....	112
5.24 PROTOCOLOS PARA EL MANEJO DE TODO TIPO DE CARGA.....	113
5.24.1 Protocolo de entrada y recibo de carga.....	113
5.24.2 Protocolo de almacenamiento de carga.....	114
5.25 PROTOCOLO PARA EL MANEJO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS -IMDG-.....	115
5.25.1 Restricciones generales.....	116
5.25.2 Declaración de mercancías peligrosas y carga potencialmente contaminante.....	116
5.25.3 Mercancías que no cumplan normas de seguridad.....	116



5.25.4 Obligación del Agente Marítimo.....	116
5.25.5 Obligaciones del Capitán.....	116
5.26 PROTOCOLO PARA FACILITAR LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO SANITARIO INTERNACIONAL (RSI 2005).....	117
5.27 PROTOCOLO PARA ATENDER EMERGENCIAS Y CONTINGENCIAS.....	118
5.27.1 Protocolo para atender derrames de hidrocarburos (bunkering).....	136
5.27.2 Protocolo para atender escape de gas natural licuado - GNL-.....	138
5.27.3 Protocolo para atender derrame de gráneles líquidos.....	138
5.27.4 Protocolo para atender derrame de gráneles sólidos.....	138
5.28 PROTOCOLO DE CIRCULACIÓN DENTRO DEL TERMINAL.....	139
5.29 PROTOCOLO PARA LA IDENTIFICACIÓN DE PERSONAS, EQUIPOS Y CARGAS.....	139
5.30 PROTOCOLO DE SEGURIDAD EN PREVENCIÓN DE ACCIDENTES Y DE SEGURIDAD INDUSTRIAL PARA LAS INSTALACIONES QUE SE ENCUENTRAN EN VÍAS DE CONSTRUCCIÓN.....	140
5.31 SEGURIDAD PARA EL MANEJO DE LA CARGA, DE RESPONSABILIDAD POR ACCIDENTES, DE DAÑOS Y DE AVERÍAS A LA CARGA Y A LA INFRAESTRUCTURA Y EQUIPOS PORTUARIOS.....	141
5.32 RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A LAS INSTALACIONES PORTUARIAS.....	143
5.33 NORMAS DE SEGURIDAD INDUSTRIAL PARA LAS NAVES.....	143
5.34 NORMAS DE SEGURIDAD PARA CARGAS PELIGROSAS.....	146
5.35 PROTECCIÓN AMBIENTAL.....	148
<u>CAPÍTULO VI. REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES.....</u>	149
6.1 PROTOCOLO PARA EL ANUNCIO, ARRIBO Y PERMANENCIA DE NAVES.....	149
6.1.1 Programación y coordinación de Operaciones.....	149
6.1.2 Anuncio de la Nave.....	150
6.1.3 Arribo de la nave.....	151
6.1.4 Permanencia de naves.....	151
6.2 PRELACIONES PARA EL ATRAQUE.....	151
6.3 PRELACIÓN Y ASIGNACIÓN DE VENTANAS DESLIZANTES PARA BUQUES DE GRANEL LIMPIO EN MUELLE ESPECIALIZADO No 4.....	154
6.3.1 Plan trimestral de embarques.....	156
6.3.2 Nominación de buques.....	156
6.4 PRELACIONES PARA EL SERVICIO DE PRACTICAJE.....	157
6.5 ASIGNACIÓN DE MUELLE.....	157
6.6 PROHIBICIONES PARA LAS NAVES DURANTE SU PERMANENCIA EN EL TERMINAL.....	158
6.7 DESATRAQUE.....	159



6.8. ORDEN DE DESATRAQUE.....	159
6.9 REQUISITOS PARA EL ZARPE.....	160
CAPÍTULO VII. CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE.....	161
7.1 SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO.....	161
7.2 RESPONSABLES DE PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE Y MEDIO MARINO ACUERDO NORMATIVIDAD NACIONAL Y MARPOL.....	162
7.3 FUMIGACIONES.....	164
7.4 RESIDUOS CONTAMINANTES PROCEDENTES DE LOS BUQUES.....	165
7.5 CARGA DE ORIGEN ANIMAL Y VEGETAL.....	166
7.6 CARGA DE MATERIAL EXPLOSIVO O RADIATIVO.....	167
CAPÍTULO VIII. DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN.....	168
8.1 DOCUMENTACIÓN.....	168
8.2 FACILITACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO.....	168
8.3 VISITA OFICIAL.....	168
8.4 LIBRE PLÁTICA.....	169
8.5 RESERVAS Y DERECHOS EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS.....	169
CAPÍTULO IX. COMITÉ DE CONVIVENCIA PORTUARIA.....	174
9.1 RESPONSABILIDADES.....	174
9.2 DEFINICIONES.....	174
9.3 PROCEDIMIENTOS.....	175
9.4 MEDIDAS CORRECTIVAS.....	176

CAPÍTULO I.

ASPECTOS GENERALES

1.1 OBJETO

Establecer las normas básicas para operar en forma eficiente y segura en el Terminal Marítimo de Santa Marta, basándose en estándares de operación marítima y portuaria



Documento firmado digitalmente



internacional, en las reglamentaciones establecidas por el Estado Colombiano y la normatividad internacional aplicable.

1.2 DE LAS APLICACIONES DEL REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN

1.2.1 Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, están acordes con la Ley 1ª. de 1991 y a la Resolución 0850 del 06 de abril de 2017, expedida por el Ministerio de Transporte, las cuales constituyen parte integral del presente Reglamento.

1.2.2 Las disposiciones y normas contenidas en el presente Reglamento son de obligatorio cumplimiento y se aplican a todas las personas naturales o jurídicas que utilicen las instalaciones del Terminal Marítimo de Santa Marta (“Terminal”) entregado en concesión por el Estado colombiano a la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S. A. (“Sociedad Portuaria”)

1.2.3 Por el sólo hecho de ingresar a las instalaciones de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., así como por el uso de sus servicios, el Armador, Capitán de la nave, Tripulación, Agentes Marítimos, Operadores Portuarios, Agencias de Aduana, Transportadores, Contratistas, Autoridades Estatales y demás usuarios en general, manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente reglamento, teniendo en cuenta que la Sociedad Portuaria se lo ha dado a conocer no solo a través de las inducciones de seguridad integral personalizadas, sino a través de la página web de la Sociedad Portuaria www.spsm.com.co físicamente a solicitud del interesado.

1.2.4 Ninguna persona podrá desembarcar o embarcar por los muelles o cualquier otro sitio del terminal, mercancías, provisiones, materiales, equipajes u otros elementos, cualquiera que sea su clase o forma, sin el previo cumplimiento de los requisitos exigidos en este reglamento, por la Sociedad Portuaria y las autoridades competentes.

1.2.5 La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S. A., es responsable del manejo de los residuos que se generan con motivo de cualquier actividad que se adelanta dentro de sus instalaciones, su recolección, tratamiento y disposición final, teniendo en cuenta los términos de la licencia y/o Plan de Manejo Ambiental y los actos administrativos derivados de esta.

1.2.6 El cumplimiento de las normas establecidas en el presente reglamento no exime o exonera a los usuarios del terminal del lleno de los requisitos y del cumplimiento de las



Documento firmado digitalmente



disposiciones vigentes expedidas por el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI–, la Dirección General Marítima –DIMAR–, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales –DIAN– y demás autoridades competentes que ejercen funciones específicas en las actividades portuarias conforme a la ley, tales como las de inmigración, antinarcóticos, sanitarias, fitosanitarias, medio ambiente, etc.

1.2.7 La Sociedad Portuaria permitirá el libre acceso a sus instalaciones, a funcionarios del Ministerio de Transporte y de la Superintendencia de Transporte y presentará oportunamente los informes de rutina que estas Autoridades Portuarias requieran y aquellos que solicite en razones de su actividad.

1.3 DEFINICIONES

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

1.3.1 Actividad Portuaria: Construcción, administración, explotación comercial e industrial de un Terminal Marítimo, por cuenta propia o por cuenta de terceros con el propósito de ofrecer servicios portuarios, en los procesos de importaciones exportaciones e intermodales en el desarrollo de las actividades del comercio nacional o internacional, para las distintas operaciones marítimas y terrestres, almacenamiento, reconocimientos, inspecciones, actuaciones, a los diferentes tipos de cargas que hacen transferencia por las instalaciones y la atención de las motonaves, los equipos, las instalaciones y las personas.

1.3.2 Agencias Aduaneras: Personas jurídicas autorizadas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales para ejercer el agenciamiento aduanero, actividad auxiliar de la función pública aduanera de naturaleza mercantil y de servicio, orientada a garantizar que los usuarios de comercio exterior que utilicen sus servicios, cumplan con las normas legales existentes en materia de importación, exportación y tránsito aduanero y cualquier operación o procedimiento aduanero inherente a dichas actividades.

1.3.3 Agente de Aduanas: Persona natural o jurídica, autorizada por la DIAN, que realiza actuaciones de intermediación aduanera en operaciones y procedimientos relativos a importación, exportación, tránsito y almacenamiento de mercancías, en nombre y por mandato de terceros.



Documento firmado digitalmente



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

1.3.5 Área de maniobra: Espacio marítimo contiguo a los muelles, utilizado para las maniobras de atraque, desatraque y zarpe de las naves.

1.3.6 Armador: 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 la afectan (Artículo 1473 Código de Comercio).

1.3.7 Autoridad Aduanera: Funcionario público o entidad oficial que en virtud de la Ley y en ejercicio de sus funciones tiene la facultad para exigir o controlar el cumplimiento de las normas aduaneras.

1.3.8 Autoridad Ambiental: Entidad estatal que en el marco del Sistema Nacional Ambiental ejerce las competencias ambientales para la gestión integral del Plan de Manejo Ambiental de la Instalación Portuaria. La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S. A., en relación con las obligaciones ambientales, es responsable ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA– (o quien haga sus veces), que es la otorgante de la licencia y/o plan de manejo ambiental para sus operaciones portuarias.

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

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



Documento firmado digitalmente



1.3.11 Autoridad Sanitaria: Entidad encargada de la vigilancia, control y cumplimiento de las normas relacionadas con los aspectos sanitarios, ejercida por el Ministerio de Salud y sus diferentes dependencias, tales como el Comité de Sanidad Portuaria INVIMA y la participación del Instituto Colombiano Agropecuario –ICA–.

1.3.12 Autorizados: Los titulares de concesión portuaria, homologaciones, autorizaciones temporales, licencias portuarias, prestadores de servicios portuarios, operadores portuarios o cualquier otro tipo de permiso portuario establecido en la Ley 1 de 1991, en la Ley 1242 de 2008 y en sus decretos reglamentarios. Definido en la Resolución 0850 del 06 de abril de 2017.

1.3.13 Bollardpull: Es la fuerza de tracción, que se usa para medir la fuerza horizontal total generada por una maquinaria pesada como un remolcador, que en este caso es un indicador de su capacidad de tracción o tiro, que permite la asignación adecuada del remolcador en dependencia del tamaño del buque a ser remolcado o empujado.

1.3.14 Capitanía de Puerto: Autoridad marítima local, que ejecuta las políticas adoptadas por la Autoridad Marítima Nacional en su jurisdicción.

1.3.15 Carga: Bienes o mercancías que se movilizan utilizando diferentes medios de transporte según su naturaleza, presentación, condición y empaque.

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

1.3.17 Carga Contenerizada: Es cualquier tipo de unidad de carga, producto o mercancía a granel que se encuentra depositada o consolidada en contenedores que se intercambian entre los modos de transporte.

1.3.18 Carga de Transbordo: Mercancías que se trasladan bajo control aduanero de una misma aduana, desde una misma unidad de transporte a otra, o a la misma en distinto viaje, incluida su descarga a tierra, con el objeto de que continúe hasta su lugar de destino.

1.3.19 Carga General: Es la carga que se maneja en sacos, cajas, bultos, atados, pacas, piezas, maquinarias, etc., sueltas o agrupadas en unidades de estiba.



Documento firmado digitalmente



1.3.20 Carga Indivisible: Carga que por sus características no puede ser fraccionada para su transporte.

1.3.21 Carga en Tránsito: Modalidad bajo el cual las mercancías sujetas a control, aduanero son transportadas de una aduana a otra o de un país a otro.

1.3.22 Carga Extra Dimensionada: Aquella carga indivisible que excede las dimensiones de la carrocería de los vehículos convencionales homologados por el Ministerio de Transporte para la movilización de carga en tránsito normal por las vías públicas.

1.3.23 Carga Extra Pesada: Carga indivisible que una vez montada en vehículos convencionales homologados por el Ministerio de Transporte, supera los límites de peso bruto vehicular o de peso por eje autorizados, según la normatividad vigente para el tránsito normal en las vías públicas.

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

1.3.25 Carga Peligrosa: Son todas las mercancías u objetos que presentan riesgo para la salud, para la seguridad o que pueden producir daños en el medio ambiente, en las propiedades o a las personas. Todas las mercancías peligrosas están clasificadas por la Organización Marítima Internacional - OMI, atendiendo a sus características químicas y a su grado de peligrosidad.

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

1.3.27 Código IMDG(International Maritime Dangerous Goods): El Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, es una publicación de la Organización Marítima Internacional (OMI) que recopila todas las disposiciones vigentes que regulan el transporte de mercancías peligrosas por vía marítima y establece las disposiciones aplicables a cada sustancia, materia o artículo susceptible de ser transportado.



Documento firmado digitalmente



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

1.3.29 Consignatario: Persona entidad o empresa a quien se consigna una mercancía en el conocimiento de embarque, y en especial la que en los puertos representa al armador de un buque para tratar los asuntos administrativos relacionados con su carga.

1.3.30 Contratista: Personas o empresas que realiza una actividad o prestar un servicio, con observancia a los principios y requisitos establecidos en el Reglamento Técnico de Operaciones.

1.3.31 Corporación Administrativa Regional del Medio Ambiente –CORPAMAG–: Es un ente corporativo de carácter público encargado de administrar, controlar y manejar el medio ambiente y propender por el desarrollo sostenible del Magdalena, establece planes y programas de educación ambiental la promoción de una relación armónica del hombre con el sistema natural.

1.3.32 Dirección de Impuesto y Aduanas Nacionales –DIAN–: Unidad Administrativa especial de carácter técnico adscrita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público que asume las funciones de estadística y doctrina respecto a los impuestos territoriales y tienen las funciones de control y vigilancia sobre el cumplimiento del régimen cambiario en materia de importación y exportación de bienes y servicios. (Decreto 2117 de 1992).

1.3.33 Dirección General Marítima –DIMAR–: Es la Autoridad Marítima Colombiana adscrita al Ministerio de Defensa Nacional encargada de ejecutar la política del gobierno en esta materia, contando con una estructura que contribuye al fortalecimiento del poder marítimo nacional, velando por la seguridad integral marítima, la protección de la vida humana en el mar, la promoción de las actividades marítimas y el desarrollo científico y tecnológico de la nación. Ejerce sus funciones a lo largo y ancho de la jurisdicción marítima colombiana.



Documento firmado digitalmente



1.3.34 Inspección no intrusiva: Tecnología de inspección y escaneado de carga no intrusiva. La inspección no intrusiva consiste en utilizar tecnología de última generación, como escáneres de rayos X o gamma, para inspeccionar contenedores u otras mercancías embaladas sin tener que abrir ni dañar el contenido ni afectar la salud del personal que hace uso de esta tecnología.

1.3.35 Instalación Portuaria: Área integrada por los muelles, aproches, patios, bodegas de almacenamiento, áreas de maniobra, áreas de oficina para la atención de servicios administrativos y demás infraestructura para la atención de buques y servicios a la carga.

1.3.36 Instituto Colombiano Agropecuario –ICA–: Entidad pública del orden nacional con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente, perteneciente al sistema nacional de ciencia y tecnología, adscrita al Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural y entre otros, es responsable de las negociaciones de acuerdos sanitarios y fitosanitarios bilaterales o multilaterales que permiten la comercialización de los productos agropecuarios en el exterior y mediante los cuales se busca garantizar el crecimiento de las exportaciones.

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

1.3.38 Autorización Anticipada de Inicio de Operaciones de buque: Es el permiso que otorgan las Autoridades de Libre Plática a una nave o embarcación (a excepción de los cruceros o cualquier otro medio de transporte marítimo que incluya traslado de pasajeros), para iniciar las operaciones de cargue y descargue de mercancías, antes de la realización de la visita Oficial de Arribo y en cumplimiento de las condiciones dadas por las Autoridades de Libre Plática en el presente título.

1.3.39 Medio Ambiente: Entorno centrado en la biodiversidad de especies donde se incluyen elementos naturales y artificiales que se relacionan entre sí.

1.3.40 Naturaleza de la obligación aduanera: La obligación aduanera es de carácter personal, sin perjuicio de que se pueda hacer efectivo su cumplimiento sobre la mercancía, mediante el abandono, la aprehensión y decomiso, con preferencia sobre cualquier otra garantía u obligación que recaiga sobre ella, e independientemente de quien sea su propietario o tenedor.



Documento firmado digitalmente



1.3.41 Naves de línea regular: Las que prestan un servicio público en tráficos regulares, en forma continua, de acuerdo con rutas e itinerarios fijados y preestablecidos.

1.3.42 Naves de línea ocasional: Las embarcaciones que no cumplan los requisitos anteriores serán consideradas como embarcaciones ocasionales, prestan un servicio público en tráficos irregulares y en forma discontinua.

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

1.3.44 Operador Portuario: Entidad que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la actividad portuaria tales como, cargue y descargue, almacenamiento, practicaaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre, porteo de carga, dragado, vaciado y llenado de contenedores, clasificación, reconocimiento y usería, toma de muestras, amarre y desamarre, servicio de lancha, apertura y cierre de bodegas, reparaciones menores, tarja, trincado, alquiler de equipo y toda otra actividad que se realice en un Terminal. (Artículo 5°. Numeral 5.9 de la Ley 01 de 1991 y Artículo 1°. Del Decreto 2091 de 1992 o la normatividad que aplique.

1.3.45 Organización Marítima Internacional –OMI–: Organismo consultivo de las Naciones Unidas, de cobertura mundial y que agrupa a todos los países conforme a convenios internacionales, que regulen o establezcan actividades relacionadas con la mar.

1.3.46 Peso Bruto Vehicular: Peso de un vehículo provisto de combustible, equipo auxiliar habitual y al máximo de carga.

1.3.47 Porteo: Es la actividad de desplazamiento de la carga desde el costado del buque al área de almacenamiento y viceversa, dentro de las instalaciones portuarias.

1.3.48 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 el Terminal Portuario.



Documento firmado digitalmente



1.3.49 Proyecto GNL: Desarrollo de proyectos portuarios que versa sobrecarga de tipo Gas Natural Licuado.

1.3.50 Proyecto HUB: Puerto central o de redistribución de carga, al que arriban líneas navieras de largo recorrido cuyo objetivo es descargar mercancías para ser redistribuidas en rutas marítimas de corto recorrido.

1.3.51 Puerto: Definido en el Artículo 5, Numeral 5.11 de la Ley 1 de 1991 como “Conjunto de elementos físicos que incluyen canales de acceso, instalaciones y servicios que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera del río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y fluvial. Dentro del Puerto quedan los Terminales Portuarios, muelles y embarcaderos” o la norma que lo defina.

1.3.52 Reestiba: Operación de reubicación de carga, sea esta contenerizada o suelta, dentro del medio de transporte o unidades de carga en donde ha arribado al país.

1.3.53 Reglamento Sanitario (RSI 2005): 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.

1.3.54 Sociedad Portuaria Regional: Definido en el Artículo 5.20 de la Ley 1 de 1991 como “Sociedades anónimas, constituidas con capital privado, público o mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue de almacenamiento en puertos y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria”.

1.3.55 Terminal: Constituido por las instalaciones y zonas accesorias dadas en concesión a la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., y estipuladas en el Contrato de Concesión No. 006 de fecha junio 24 de 1993 y los otrosíes que lo modifiquen.

1.3.56 Usuarios: Son los armadores, líneas marítimas, agentes marítimos, propietarios de la carga, agencias de aduana, transportadores de carga o personas naturales o jurídicas, operadores portuarios, proveedores, contratistas y en general todas las personas que utilizan, prestan o reciben servicios en la instalación portuaria.



Documento firmado digitalmente



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

1.3.58 Arqueo: Determinación de la carga a bordo de la nave, a través de la lectura de calados, cálculo del desplazamiento del buque y medición de los diferentes pesos a bordo.

1.3.59 Descargue Especializado: Descargue con equipos especializados como succión neumática a velocidades altas con rendimientos superiores a las 8000 toneladas día por servicio para ciertos tipos de granel sólido limpio (en general los granos).

1.3.60 Estadía: Tiempo durante el cual el buque permanece atracado en el muelle, desde que se declara listo para iniciar operación de granel sólido limpio hasta que se termine el descargue.

1.3.61 Estimated Time Arrival - ETA: Sigla en inglés que indica el tiempo estimado de arribo de la nave al Terminal.

1.3.62 Estimated Time of Departure - ETD: Sigla en inglés que indica el tiempo estimado de zarpe de la nave del Terminal.

1.3.63 Guinda: Calado aéreo. Distancia entre la línea de flotación y la parte superior de la tapa de la escotilla de la bodega de la nave.

1.3.64 Silos: Infraestructura especial para el almacenamiento vertical de forma mecanizada de granel sólido limpio.

1.3.65 Bodegas Mecanizadas: Infraestructura especial para el almacenamiento de forma mecanizada de granel sólido limpio ubicados dentro del terminal.

1.3.66 Súperfestivos: Son los periodos comprendidos entre las 12:00 horas del día 24 de diciembre y las 06:00 horas de día 26 de diciembre; y entre las 12:00 horas del día 31 de diciembre y las 06:00 horas del día 2 de enero.

1.3.67 TM. Toneladas métricas de 1.000 kilogramos.



Documento firmado digitalmente



1.3.68 Ventana deslizante. Periodo de que disponen los usuarios para presentar al operador la nave en el Terminal en condiciones de descargue y que se ajusta conforme a la actualización de sus arribos.

1.3.69 Facturación electrónica. Documento que soporta transacciones de ventas, bienes y/o servicios y que operativamente tiene lugar a través de sistemas computacionales y/o soluciones informáticas permitiendo el cumplimiento de características y condiciones en relación con la expedición, recibo, rechazo y conservación (formato electrónico). (Decreto 2242 de 2015) o las demás normas que le apliquen.

1.3.70 UKC Under Keel Clearance. (Margen de resguardo bajo la quilla). Distancia vertical mínima entre la parte más baja del casco del buque y el fondo del mar o el río según sea el caso.

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

- a) Todos los Operadores Portuarios para desarrollar actividades en el Terminal Marítimo de Santa Marta, deben diligenciar el formulario que establezca la Sociedad Portuaria y anexar los siguientes documentos, así:
- b) Certificado de Existencia y Representación Legal de la Cámara de Comercio.
- c) Relación del personal que a su cargo hará operaciones portuarias, indicando: Nombre completo, número de cédula de ciudadanía, fecha de ingreso, promedio de ingresos mensuales, administradora de riesgos laborales, EPS, y administradora de fondo de pensiones, acompañado de la copia de afiliación y último comprobante de pago de sus empleados al Sistema de Seguridad Social. En caso de usar personal externo, copia del contrato o promesa de acuerdo firmado con la empresa contratista o indicación del nombre empresa contratista que se utilizará, en cuyo caso deberá indicarse a qué título se contratarán los servicios, el Certificado de Existencia y Representación Legal de esta empresa. Esta información deberá actualizarse para cada una de las operaciones portuarias que se realizan en el Terminal.
- d) Autorización del Ministerio del Trabajo para laborar menores de edad y horas extras, si se requiere.
- e) Cumplimiento del Decreto 1067 de 2015 para trabajadores extranjeros o los que los sustituyan o modifiquen.
- f) Relación de los equipos que utilizará en sus operaciones con sus correspondientes tarjetas de propiedad y certificados de inspección vigentes emitidos por una casa clasificadora de reconocimiento internacional.



Documento firmado digitalmente



- g) Tratándose de empresas dedicadas al servicio de remolcadores, matrícula, patente de navegación y permiso de operación vigentes.
- h) En el caso de empresas que suministren servicio de pilotaje o practicaaje, licencia vigente de los pilotos que prestarán el servicio.
- i) Licencia ambiental (para empresas que realicen actividades que así lo requieran).
- j) Registro ICA (para empresas que realicen actividades que así lo requieran).
- k) Certificado de la Secretaría Distrital de Salud (para empresas que realicen actividades que así lo requieran)
- l) Todo Operador Portuario debe constituir y tener vigente las garantías o pólizas de seguros que amparen los riesgos por responsabilidad civil contractual y extracontractual que cubran y garanticen el pago de daños y perjuicios que se le puedan causar a terceros, usuarios, Nación - Ministerio de Transporte, Superintendencia de Transporte y la Agencia Nacional de Infraestructura, en desarrollo de la actividad portuaria. El valor y demás condiciones de las pólizas serán los indicados por la Sociedad Portuaria, los cuales serán informados previamente y por escrito antes de iniciar el desarrollo de la actividad.

1.5 OBLIGATORIEDAD DEL REGLAMENTO

La Sociedad Portuaria, los prestadores de servicios y los usuarios en general en el Terminal Marítimo tendrán la obligación de cumplir con las disposiciones contempladas en el presente reglamento.

1.5.1 Cumplimiento de la Normatividad y Convenios Internacionales

La Sociedad Portuaria y los prestadores de servicio en el terminal portuario, aplicarán las normas establecidas de que trata el presente reglamento de condiciones técnicas de Operaciones en su numeral 2.6.

1.5.2 Publicidad del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación

La Sociedad Portuaria dará a conocer a sus usuarios la información de que trata el presente reglamento a través de la página web de la Sociedad Portuaria www.spsm.com.co o físicamente a solicitud del interesado.

1.5.3 Obligaciones de la Sociedad Portuaria y quienes realicen actividades portuarias.



Documento firmado digitalmente



El Puerto y los prestadores de servicios deberán:

- a) Atender toda solicitud de servicio portuario, relacionadas con la seguridad del puerto, salvamento, rescate y lucha contra la contaminación, realizada por los usuarios a costo del solicitante y previa disponibilidad de los recursos de la terminal portuaria.
- b) Mantener, preservar, y desarrollar la infraestructura portuaria.
- c) Aportar a las autoridades competentes la información que sea requerida en el cumplimiento de sus funciones y competencias.
- d) 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.
- e) 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.
- f) Garantizar la libre competencia en el acceso a los servicios portuarios autorizados, sin perjuicio de lo previsto en la Ley para el servicio de practica, manteniendo el equilibrio entre la demanda de los servicios, la capacidad de la infraestructura portuaria y la eficiencia en el uso de los recursos.
- g) Adoptar y cumplir con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de las instalaciones portuarias.
- h) Velar por la seguridad, calidad y eficiencia en las operaciones, en el manejo de la carga y el uso de las instalaciones portuarias, sí 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 el desarrollo de sus funciones.
- i) Velar por el manejo integrado de desechos y residuos generados por buques, con el fin de garantizar el cumplimiento del Convenio MARPOL 73/78, para la implementación de instalaciones de recepción y/o la capacidad para recibir desechos/residuos de los buques que arriben a la terminal portuaria localizada en la jurisdicción marítima local 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.

El manejo de los desechos y residuos generados por buques, deberá tener en cuenta lo establecido en las fichas de manejo ambiental de Control de aguas residuales, Trasiegos y Manejo integral de residuos sólidos, así como las obligaciones del

instrumento de manejo y control ambiental vigente, establecido mediante la Resolución 794 del 16 de mayo de 2008, o la que la modifique o la sustituya.

- j) Velar por que todos los servicios prestados en la instalación portuaria estén sujetos a las regulaciones vigentes y sean pagados por los usuarios de acuerdo a la estructura tarifaria de la Sociedad Portuaria de Santa Marta.
- k) Velar por que las personas o entidades que soliciten o utilicen sus servicios cumplan las disposiciones contenidas en el reglamento.
- l) 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.
- m) Desarrollar zonas de servicios previo al ingreso a la terminal portuaria en aras de mejorar las condiciones de productividad, competitividad y de trabajo. La sociedad Portuaria de Santa Marta deberá 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.
- n) Reportar periódicamente al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Transporte o a la entidad que haga sus veces, los indicadores portuarios y capacidad portuaria de acuerdo con la reglamentación vigente al respecto.
- o) Coordinar con las autoridades competentes para que en el ejercicio de sus funciones y atribuciones legales, tales como regulaciones sanitarias, marítimas, humanas, animales y vegetales, migración, requisitos aduaneros, controles de la Capitanía de Puerto, entre otras, no se produzcan retrasos en las operaciones.

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

La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., titular de plan de manejo ambiental, es el único responsable ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales por cualquier incidente, accidente o evento que pueda presentarse y genere afectaciones ambientales, los operadores portuarios deberán tener en cuenta las obligaciones definidas en el plan de manejo ambiental y los actos administrativos expedidos por esa Autoridad.



Documento firmado digitalmente





1.5.4 Obligaciones de los Operadores Portuarios

1.5.4.1 En relación con el cumplimiento de las Obligaciones Generales.

- a) Verificar por parte de la Sociedad Portuaria la vigencia del certificado de Operador Portuario de acuerdo con las actividades que pretenda desarrollar y en caso de que no se cuente con el respectivo registro reportar a la Superintendencia la situación en que se encuentra la empresa u operador para que esta dentro de sus competencias y funciones adelantar las acciones correspondientes, de acuerdo con lo establecido en la Resolución 7726 de marzo de 2016 o la reglamentación que le aplique, la cual reglamenta la inscripción y registro de los Operadores Portuarios, así mismo cumplir los procedimientos que le sean aplicables establecidos por la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta.
- b) Realizar únicamente las operaciones para las cuales recibió autorización por parte de la Sociedad Portuaria de acuerdo con las reuniones del Comité de Operaciones, siendo estas coherentes con las actividades habilitadas por la Superintendencia de Transporte en su respectivo certificado.
- c) Registrar a través de la plataforma de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, la solicitud de ingreso de todo el personal dependiente y/o prestador de servicios que requiera para sus operaciones e informar de inmediato el retiro o desvinculación del personal, procediendo de igual forma a desactivar al trabajador del sistema de manera proactiva.
- d) Informar a la Sociedad Portuaria la aceptación o desistimiento de una operación en el Terminal.
- e) Cumplir todas las normas e instrucciones establecidas por la Vicepresidencia de Operaciones y Vicepresidencia de Seguridad de la Sociedad Portuaria, para el desarrollo de las operaciones en las diferentes áreas operativas del Terminal.
- f) Informar a la Sociedad Portuaria cualquier irregularidad que detecte en el desarrollo de sus actividades y de las observadas en la prestación de los servicios de otros operadores que afecten las condiciones de seguridad y eficiencia del Terminal.
- g) Mantener una estadística de las operaciones que se realizan en el Terminal y suministrar a la Sociedad Portuaria, cuando esta lo requiera, la información que se

considere pertinente para el análisis de sus operaciones tal como rendimientos, volúmenes operados, horas de operación, equipos etcétera.

- h) Cumplir las demás obligaciones contempladas a lo largo del presente reglamento y en conformidad con las instrucciones que le imparta la Sociedad Portuaria.
- i) Los Operadores Portuarios que presten servicios a las naves, deben estar inscrito en la DIMAR como empresa prestadora de servicio Marítimo.

1.5.4.2 En relación con las obligaciones respecto del personal contratado para las operaciones:

- a) Todo trabajador debe realizar la inducción y las reinducciones de Seguridad Integral y cumplir con los requisitos exigidos por la Sociedad Portuaria para el ingreso y permanencia dentro de sus instalaciones.
- b) Emplear personal técnicamente calificado para la ejecución de sus labores y acreditar ante la Sociedad Portuaria la idoneidad de cualquier persona a su cargo.
- c) Disponer del personal y/o equipo para la operación programada en las cantidades, clases y capacidades, en las fechas y horas acordadas, así como desarrollar las operaciones con los rendimientos y eficiencias determinados por la Sociedad Portuaria.
- d) Capacitar, entrenar y evaluar a su personal en lo concerniente a su labor específica y a las normas de seguridad y salud en el trabajo de conformidad con los estándares establecidos en el Terminal y la normatividad vigente.
- e) Realizar una selección técnica y adecuada de su personal operativo y practicarle todos los exámenes ocupacionales pertinentes. Para los conductores y/o operadores de equipos dará atención especial a los estipulados en el plan estratégico de seguridad vial (PESV) propio y de la Sociedad Portuaria de Santa Marta.
- f) Brindar a su personal programas de educación orientada al crecimiento personal, el compromiso con su empresa y mejoramiento del sector portuario.
- g) Asignar un supervisor permanente que se responsabilice sobre la seguridad de todas sus operaciones realizadas en el Terminal.





Documento firmado digitalmente



- h)** Responder ante la Sociedad Portuaria y ante terceros por la conducta y el desempeño del personal que se encuentre a su cargo dentro del Terminal, ya sean empleados directos, suministrados por otros operadores. Igualmente responderá por los daños que cause su personal a las personas, naves, carga, equipos e instalaciones del Terminal.
- i)** Controlar la permanencia de los trabajadores en el Terminal, la cual deberá obedecer exclusivamente a actividades operativas autorizadas por la Sociedad Portuaria.
- j)** Cumplir con los estándares de Seguridad y Salud en el Trabajo en lo referente a la prohibición de fumar en el Terminal y no laborar bajo los efectos del licor o de drogas que causen dependencia y alteraciones en la capacidad psicomotriz de las personas.
- k)** Responder por los salarios, prestaciones sociales, seguridad social integral, contribuciones parafiscales y demás beneficios laborales legales y extralegales del personal que utilice para realizar las actividades en el Terminal. En ningún caso habrá vinculación ni solidaridad laboral entre la Sociedad Portuaria y el personal del operador.
- l)** Mantener los amparos de todos sus trabajadores o dependientes bajo el Sistema de Seguridad Social Integral, según lo ordena la Ley 100 de 1993, la Resolución 1083 de 1994 expedida por la Superintendencia de Transporte, y demás normas vigentes que regule la materia. (Administradora de Riesgos Laborales –ARL–, Empresa Promotora de Salud –EPS– y Administradora Fondo de Pensiones –AFP–) deberá acreditar ante la Sociedad Portuaria la vigencia de los aportes realizados a todo su personal ante el Sistema de Seguridad Social Integral.
- m)** La Sociedad Portuaria puede exigir en los comprobantes de pago y certificaciones que demuestren el cumplimiento de estas obligaciones y determinar la suspensión del ingreso a la Instalación Portuaria en caso de encontrar irregularidades o incumplimientos. En ningún caso existe vinculación ni solidaridad laboral entre la Sociedad Portuaria y el personal del operador.
- n)** El operador portuario debe notificar de inmediato el retiro o desvinculación del personal registrado, o de otras novedades respecto a sus trabajadores o de personal a su cargo o bajo su responsabilidad.



- o) Concurrir y colaborar efectivamente en la defensa de la Sociedad Portuaria si esta fuera demandada o recibiere algún reclamo, judicial o extrajudicial, por parte de un trabajador, directo o indirecto, del Operador Portuario y responder ante la Sociedad Portuaria por cualquier perjuicio que por estos eventos llegaran a causarse.

1.5.4.3 En relación con las obligaciones en materia de seguridad social, y seguridad y salud en el trabajo:

- a) Cumplir y hacer cumplir dentro de las instalaciones del Terminal Portuario todas las normas y determinaciones establecidas por la Sociedad Portuaria en sus Procedimientos del Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo, PESVy en cualquier otro medio por el cual se entreguen instrucciones al respecto.
- b) Mantener su propio Procedimiento de Seguridad y Salud en el Trabajo acorde con su actividad económica y los factores de riesgo de la Sociedad Portuaria.
- c) Dotar a su personal con todos los elementos de protección personal necesarios para la actividad portuaria, tales como casco, botas industriales, guantes, chaleco reflectivo, así como también de su respectivo uniforme con la identificación de su empresa. Cuando la actividad así lo requiera, también se deberán suministrar elementos especiales de protección como gafas, protectores auditivos, chalecos salvavidas, etc., de acuerdo con lo establecido en el Procedimiento de Seguridad de la Sociedad Portuaria.
- d) Responder por las obligaciones que no cubra el sistema integral de seguridad social, en los términos señalados por la ley.
- e) Exigir iguales condiciones, a las de sus propios trabajadores, para el personal de los operadores o contratistas que le provean servicios, sin perjuicio de su responsabilidad directa como Operador Portuario a cargo de la operación.
- f) Responder ante las autoridades ambientales y la Sociedad Portuaria, por los derrames de hidrocarburos o cualquier otro material contaminante para el medio ambiente o lesivo para la salud de las personas que se presenten en desarrollo de su actividad. Deberá desarrollar todos los controles necesarios para minimizar el riesgo de este tipo de accidentes, así como disponer de las barreras y/o material de contención o recolección si así lo amerita su actividad como operador, o sistemas especializados para la neutralización de los derrames que se presenten. En caso de ocurrencia de derrames, el Operador Portuario deberá responder civilmente por los daños causados

a la nación y/o terceros y asumir el total de los costos que se generen por la presentación del siniestro.

- g) Cumplir con lo establecido en los Procedimientos de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Sociedad Portuaria en cuanto a la prevención de accidentes, y si llegara a ocurrir un siniestro procede de acuerdo al estándar de reporte de investigación de accidentes.
- h) Tomar de inmediato las medidas correctivas, en armonía con lo dispuesto en este Reglamento y demás disposiciones pertinentes, cuando ocurra un accidente que cause lesiones personales o averías a las instalaciones, embarcaciones, equipos, maquinaria o carga. El supervisor u otro representante del Operador Portuario en conjunto con representantes de la Sociedad Portuaria tomarán de inmediato las acciones pertinentes. Igual procedimiento se realizará en caso de hurto, saqueo, contaminación o cualquier otra anomalía dentro del desarrollo de la actividad.

1.5.4.4 En relación con las obligaciones respecto a equipos y herramientas de trabajo:

- a) Utilizar materiales, herramientas, equipos y aparejos en perfecto estado e idóneos para cada actividad en particular. Así mismo deberá realizar las respectivas pruebas periódicas a dichos elementos conforme a los códigos y estándares establecidos por sus fabricantes.
- b) Establecer un programa de mantenimiento preventivo para sus equipos con el fin de optimizar la seguridad y correcto funcionamiento de los mismos. El Operador exigirá iguales condiciones para los equipos que le sean suministrados por sus contratistas sin perjuicio de su responsabilidad como operador directo.
- c) Mantener certificados vigentes de todos sus equipos. La certificación deberá hacerse por una casa clasificadora y certificadora de reconocimiento nacional y/o internacional registrada ante la Superintendencia de Transporte. Cualquier equipo rentado por el operador también deberá estar certificado bajo las mismas condiciones, incluyendo los camiones para porteo interno que se consideren equipo portuario. No se pueden operar equipos con deficiencias en capacidad de levante, accesorios y dispositivos de seguridad.
- d) Mantener identificación de todos sus equipos usados en las operaciones conforme a las instrucciones que para el efecto imparta la Sociedad Portuaria.



Documento firmado digitalmente





- e) Cumplir estrictamente los estándares para los trabajos considerados como de alto riesgo como trabajos en alturas, en caliente, en espacios confinados, excavaciones, levantamiento de carga crítica, actividades subacuáticas, manejo de materiales peligrosos y trasiegos de combustible.
- f) Abstenerse de efectuar reparaciones mayores de equipos dentro de las instalaciones. Para efectos de determinar la clase de reparación que podrá realizarse, el Operador Portuario informará por escrito a la Vicepresidencia de Operaciones y a la Vicepresidencia de Seguridad de la Sociedad Portuaria todos los detalles del trabajo a realizar y esperará hasta que este le sea aprobado. Los trabajos en caliente que deban realizarse a las motonaves atracadas en los muelles debe contar con el Vo.Bo. previo de la Capitanía de Puertos.

Estas actividades se desarrollan con base en las fichas de manejo ambiental de Control de aguas residuales, Manejo de químicos y sustancias peligrosas y Manejo integral de residuos sólidos, así como las obligaciones del instrumento de manejo y control ambiental vigente, establecido mediante la Resolución 794 del 16 de mayo de 2008, o la que la modifique o sustituya.

- g) En el evento de requerir conductores para sus operaciones, estos deberán contar con licencia de conducción en la categoría establecida por las autoridades nacionales para la clase de automotor asignado.
- h) Respetar la velocidad máxima permitida para todo vehículo, equipo o maquinaria que ejecute actividades dentro del Terminal, de acuerdo con lo establecido en los Procedimientos de Seguridad Integral de la Sociedad Portuaria y el PESV.

1.5.4.5 En relación con las obligaciones sobre garantías y seguros:

- a) Para el registro en la Sociedad Portuaria, todos los operadores portuarios deben constituir las pólizas de seguros conforme a la clasificación y estudio de riesgos que la Sociedad Portuaria realice para las actividades previamente habilitadas en el certificado expedido por la Superintendencia y Transporte. El Operador Portuario que cambie de actividad, deberá modificarlas pólizas de acuerdo a su nueva clasificación.

- Póliza de seguros por responsabilidad civil contractual y extracontractual que cubra y garantice el pago de daños y perjuicios que se le puedan causar a terceros, usuarios, Nación – Ministerio de Transporte, Superintendencia

de Transporte, Agencia Nacional Ambiental –ANLA– en desarrollo de la actividad portuaria y con relación a lesiones personales, muerte y contaminación del medio ambiente.

- b)** Los operadores portuarios que presten sus servicios en la Sociedad Portuaria o realicen obras dentro de la Instalación Portuaria deben constituir pólizas de seguros conforme al tipo de contrato y la clasificación y estudio de riesgos que la Sociedad Portuaria realice para las actividades a desarrollar. Entre éstas, las siguientes:

— Póliza de cumplimiento en el pago de salarios y prestaciones sociales a favor de la Sociedad Portuaria y/o terceros., cuando exista una relación de tipo contractual.

- c)** Mantenerse al día con el pago de las indemnizaciones que la Sociedad Portuaria haya cubierto por daños o reclamos de terceros afectados, donde la investigación interna de la Sociedad Portuaria arroje como resultado que el usuario ha sido responsable.

1.5.4.6 En relación con las obligaciones respecto a la facturación y pagos a la Sociedad Portuaria:

- a)** Pagar a la Sociedad Portuaria las facturas generadas por los servicios prestados en las instalaciones del terminal. El envío del correspondiente comprobante de pago se hará conforme a las instrucciones que imparta la Sociedad Portuaria.
- b)** Mantenerse al día con los pagos por todo concepto que adeude a la Sociedad Portuaria. El no pago oportuno de la factura generaría intereses de mora a la máxima tasa de usura vigente legal.

1.5.4.7 Obligaciones sobre el uso de instalaciones y de servicios públicos.

- a)** Ubicarse en el sitio asignado por la Sociedad Portuaria. Sus equipos sólo podrán circular en el área operativa cuando estén destinados a cumplir una operación específica, previa programación de la Vicepresidencia de Operaciones. Una vez finalice la operación todos sus equipos deben retornar al área temporalmente asignada o hacer efectivo el retiro de los equipos del terminal.
- b)** El ingreso de los equipos debe hacerse conforme a la fecha y hora de la programación de las operaciones, establecidas por la Vicepresidencia de Operaciones.





c) Retirar los equipos o vehículos a solicitud de la Vicepresidencia de Operaciones, cuando estén fuera de servicio, no sean necesarios para la operación del Terminal o no reúnan los requisitos contemplados en este Reglamento. Los equipos del operador que permanezcan en el Terminal serán únicamente los autorizados por la Vicepresidencia de Operaciones de acuerdo con la capacidad del área operativa del Terminal y el volumen de carga existente para la operación. Las instalaciones no se utilizarán como sitio de estacionamiento de equipos que no presten servicios en el Terminal.

d) Recoger los desechos que se produzcan en la operación que realiza, de no hacerlo, la Sociedad Portuaria facturará al operador la sanción establecida en el tarifario vigente para este caso y recobrará el costo de la recolección.

Los desechos generados durante la operación portuaria, se manejan con base la ficha de manejo ambiental de Manejo integral de residuos sólidos, del Plan de Manejo Ambiental vigente establecido mediante la Resolución 794 del 16 de mayo de 2008, la que la modifique o la sustituya.

e) Pagar a la Sociedad Portuaria por las áreas asignadas para uso de oficinas o fines similares, áreas de estacionamiento de equipos, de acuerdo a lo convenido entre las partes.

1.5.5 Obligaciones de las Agencias Marítimas.

1.5.5.1 Los agentes marítimos están obligados a coordinar, atender y supervisar todos los servicios solicitados por las naves o líneas marítimas que representan durante todo el tiempo de permanencia de éstas en la instalación portuaria.

1.5.5.2 Los Agentes Marítimos deben contratar los diferentes servicios a la nave y/o al pasajero con empresas operadoras portuarias debidamente registrados en la Sociedad Portuaria.

1.5.5.3 El Agente marítimo debe cumplir y hacer cumplir las normas de seguridad y protección establecidas en la instalación portuaria y las contenidas en este reglamento.

1.5.5.4 Anunciar las naves que representa, a través de la plataforma virtual de la Sociedad Portuaria.

1.5.5.5 El Agente Marítimo deberá indicar el ETA de la nave y mantenerlo actualizado en la medida que presente cambios.



Documento firmado digitalmente



1.5.5.6 El Agente marítimo debe presentar a la Sociedad Portuaria a través de nuestros servicios virtuales, el anuncio y confirmación de la llegada de embarcaciones, el cual contiene la siguiente información:

- a) Nombre y Bandera.
- b) El Tonelaje de Registro Neto (T.N.R). y el Tonelaje de Registro Bruto (T.B.R).
- c) Calado de arribo, eslora y manga.
- d) Nombres del Armador o Charteador y el Agente Marítimo.
- e) Ultimo puerto y próximo puerto de arribo
- f) El tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETD).
- g) El tonelaje de cargue a embarcar a desembarcar.
- h) Relación de carga peligrosa a bordo y su clasificación con base en el código Internacional de Mercancías Peligrosas (código IMO).
- i) El número de pasajero a embarcar o desembarcar.
- j) Nombre de los Operadores Portuarios nominados para la prestación de los servicios de pilotaje, de remolcador, de estiba y desestiba o cargue y descargue, de transferencia de la carga, y cualquier otro servicio que la nave vaya a requerir.
- k) Cualquiera otra información de importancia relacionada con el manejo de la carga o la seguridad de la nave en el terminal.

1.5.5.7 Deben suministrar, en los tiempos definidos por la Sociedad Portuaria, toda la información que ésta requiera para la programación, coordinación, prestación y supervisión de los servicios solicitados, y atender dichos servicios conforme a la programación establecida. Así mismo, los Agentes Marítimos son responsables ante la Sociedad Portuaria y/o terceros por los perjuicios que se deriven de su negligencia en la atención oportuna de los servicios que requieran las naves o líneas marítimas.

De conformidad con lo establecido en el artículo 1492 del Código de Comercio Colombiano, que trata sobre las obligaciones del Agente Marítimo, este cumplirá con los deberes establecidos.

1.5.6 Obligaciones de los usuarios del terminal Portuario

- a) Cumplir las normas e instrucciones establecidas por la Sociedad Portuaria para el normal desarrollo de las actividades en la instalación portuaria.
- b) Los usuarios que soliciten permiso de ingreso a las instalaciones portuarias están obligados a presentar los aportes respectivos de la seguridad social de conformidad con la legislación colombiana vigente. La Sociedad Portuaria puede exigir en

cualquier momento los aportes y certificaciones que demuestren el cumplimiento de estas obligaciones y determinar la suspensión del ingreso de los usuarios a la instalación portuaria en caso de encontrar irregularidades o incumplimientos. En ningún caso existe vinculación ni solidaridad laboral entre la Sociedad Portuaria y el personal del usuario.

- c) Para realizar actividades en la instalación portuaria, todo usuario debe contar con la aprobación de la Sociedad Portuaria, luego de completar su registro conforme a los requisitos establecidos y si para el caso en particular le es aplicable. El registro de un usuario no implica asunción de responsabilidad de la Sociedad Portuaria frente a terceros sobre la idoneidad de la persona registrada, ni respecto a daños ocasionados en las actividades que éste realice en la instalación portuaria.
- d) Para el desarrollo de sus actividades el usuario debe solicitar el ingreso a la instalación portuaria, de todo el personal que requiera para sus labores conforme a los procedimientos y sistemas establecidos.
- e) Actualizar la información suministrada a la Sociedad Portuaria al vencimiento estipulado y cuando le sea requerido.
- f) Informar de inmediato el retiro o desvinculación del personal registrado, o de otras novedades respecto a sus trabajadores o de personal a su cargo o bajo su responsabilidad.
- g) Realizar únicamente las actividades y trabajos para las cuales ha recibido autorización de la Sociedad Portuaria.
- h) Ajustarse al horario definido por la Sociedad Portuaria para la prestación de servicios en la instalación portuaria.
- i) Controlar la permanencia del personal en la instalación portuaria, que debe obedecer exclusivamente para actividades autorizadas por la Sociedad Portuaria.
- j) Informar a la Sociedad Portuaria cualquier irregularidad que detecte en el desarrollo de sus actividades y las observadas en la prestación de los servicios, que afecten las condiciones de seguridad y eficiencia de la instalación portuaria.
- k) Responder ante la Sociedad Portuaria y ante terceros por la conducta y el desempeño del personal que se encuentre a su cargo dentro de la instalación portuaria, ya sean empleados directos, suministrados o contratistas independientes. Igualmente, responder por los daños que cause ese personal.
- l) Concurrir y colaborar efectivamente en la defensa de la Sociedad Portuaria, si ésta fuera demandada o recibiere algún reclamo, judicial o extrajudicial, por parte de un trabajador o asociado, directo o indirecto a su cargo y responder ante la Sociedad Portuaria por cualquier perjuicio que por estos eventos llegare a causarse.
- m) Mantenerse al día con el pago de las indemnizaciones que la Sociedad Portuaria haya cubierto por daños o reclamos de terceros afectados, donde la investigación interna de la Sociedad Portuaria arroje como resultado que el usuario ha sido responsable.



Documento firmado digitalmente





- n) Respetar las asignaciones de espacio o de áreas de la instalación portuaria que la Sociedad Portuaria le haya autorizado.
- o) Para circular en la instalación portuaria, los conductores deben contar con licencia de conducción en la categoría establecida por las autoridades nacionales para la clase de automotor asignado.
- p) Respetar la velocidad máxima permitida por la Sociedad Portuaria conforme a PESV para todo vehículo, equipo o maquinaria que ejecute actividades dentro de la instalación portuaria.
- q) Acatar las instrucciones impartidas por Sociedad Portuaria para el cumplimiento de las obligaciones y requerimientos derivados de figuras aduaneras y tributarias especiales otorgadas por la DIAN, por ejemplo, el régimen de Zonas Francas.
- r) Pagar oportunamente a la Sociedad Portuaria las facturas generadas por los servicios prestados, áreas asignadas y obligaciones adquiridas directamente por su actividad en la instalación portuaria o por los terceros que representen. La Sociedad Portuaria puede hacer las compensaciones necesarias para garantizar su pago efectivo, con el abono a las cuentas por pagar que tenga la Sociedad Portuaria con el usuario, estando legalmente autorizado por el usuario para ello el no pago oportuno de la factura generaría intereses de mora a la máxima tasa de usura vigente legal. Igualmente, la Sociedad Portuaria se reserva el derecho de suspender el servicio a estos usuarios cuando no se encuentren a paz y salvo con la Sociedad Portuaria con el pago de sus facturas.
- s) Las Agencias Marítimas responden de manera solidaria por el pago de las facturas que se generen por los servicios prestados a las mercancías ingresadas o retiradas por ellos actuando en representación de sus clientes. La Sociedad Portuaria se reserva el derecho de suspender los servicios a estos usuarios cuando no se encuentren a paz y salvo con la Sociedad Portuaria con el pago de sus facturas.
- t) Las agencias de aduana deben presentar la documentación idónea que le permita acreditar la facultad de la DIAN y el cliente que represente. Serán responsable por el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la legislación aduanera y vigente y demás normas que la regulen.
- u) Los usuarios que presten servicios o realicen obras dentro de la instalación portuaria deberán constituir pólizas de seguros conforme al tipo de contrato y la clasificación y estudio de riesgos que la Sociedad Portuaria realice para las actividades a desarrollar. Entre éstas, las siguientes:

— Póliza de cumplimiento en el pago de salarios y prestaciones sociales a favor de la Sociedad Portuaria y/o terceros., cuando exista una relación de tipo contractual.

- - Pagar las primas oportunamente, ampliarlas o modificarlas de ser necesario y mantenerlas vigentes durante el tiempo señalado por la Sociedad Portuaria.

1.5.7 Disposición de Protección Física de las Instalaciones Portuarias –PBIP–

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

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

1.5.7.3 El Terminal cuenta con un Plan de Protección de la instalación portuaria aprobado por la Dirección General Marítima Colombiana, el cual está basado en una Evaluación de Protección, ésta a su vez se realizó mediante los resultados de una matriz de riesgos evidenciados en la instalación portuaria.

CAPÍTULO II.

ADMINISTRACIÓN Y ORGANIZACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO

2.1 Antecedentes.

1. La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta y la Nación – Superintendencia General de Puertos (hoy administrado por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI), suscribieron el Contrato de Concesión Portuaria No. 006 de 1993, el cual ha sido modificado a través de 7 otrosíes.
2. Esta concesión se otorgó a la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, previo al trámite previsto en la Resolución No. 0113 del 5 de noviembre de 1992 con el objeto de ocupar y utilizar por su cuenta y riesgo, en forma temporal y exclusiva, la zona de uso público que incluye el sector playa, terrenos de bajamar y zonas



accesorias a aquellas o éstos, así como la infraestructura y construcciones ubicadas en ellas por el término inicial de veinte (20) años o a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación o de los municipios o distritos donde opere el mencionado puerto.

3. La SPSM solicitó a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI la ampliación de la concesión por un término igual al inicial, es decir, 20 años más, los cuales fueron otorgados hasta el año 2033.
4. Mediante el otrosí No. 006 de 2008 y con base a la Resolución No. 245 del 30 de mayo de 2008, se incorporaron algunas áreas dentro de los bienes concesionados, entre las que se encuentra el área de maniobra necesaria para la correcta operación del Terminal con las modificaciones de área que se indican en el mismo otrosí.
5. Además, en el otrosí 006 se estableció un plan de inversiones, en el que la SPSM como ccesionario se obligó a ejecutar un Plan Maestro de Inversiones en infraestructura y equipamiento portuario, dividido por subterminales así: subterminal de contenedores, subterminal de graneles y repotenciación del puerto, hasta finalizar el plazo de la concesión.

En la Cláusula Décima del Otrosí No. 006 se establece la responsabilidad por el manejo del Puerto para el concesionario, el cual versa: “De conformidad con el Reglamento Técnico de Operaciones, el Concesionario será responsable por la supervisión y el control de todas las actividades portuarias que se desarrollen dentro del Terminal concesionado y deberá velar porque las mismas se lleven a cabo de manera que garanticen la seguridad de las personas y de los bienes y la eficiencia en las operaciones que allí se realizan.

2.2 Organización.

Para el funcionamiento, administración y operación de la terminal, la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., cuenta con un esquema organizacional que le permite mantener relaciones de la empresa con los clientes, autoridades, asociaciones y la prestación de un servicio eficiente.

2.2.1 Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A.





Documento firmado digitalmente



La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. y filiales, prestan servicios portuarios y logísticos multipropósito, comprometidos con la satisfacción de nuestros clientes y la atención de las expectativas de los accionistas, empleados y la comunidad en general, fomentando la responsabilidad social y el respeto por los derechos humanos. Así mismo, se encuentran comprometidos con la implementación y mejora continua de nuestro sistema de gestión integral.

La Sociedad Portuaria y filiales trabajan en la identificación de peligros y aspectos, evaluación y valoración de riesgos e impactos de sus procesos, implementando los controles para el mantenimiento de los estándares en calidad, seguridad y salud en el trabajo y ambiente, promoción de la calidad de vida laboral, minimización de emisiones atmosféricas, disminución del consumo de agua y energía, así como, prevención de lesiones personales, accidentes, enfermedades laborales, daños en la propiedad e impacto socio-ambiental. Por lo anterior, las medidas encaminadas a brindar ambientes de trabajos seguros y adecuados están orientadas a los trabajadores de la organización independientemente de su forma de contratación o vinculación y demás partes interesadas.

Se promueve un comercio seguro cumpliendo los estándares, normas BASC y el Código PBIP, previniendo así actividades ilícitas. Cumplen con la legislación y requisitos de otra índole aplicables a nuestras actividades, contando con el compromiso de la alta dirección en la gestión y el presupuesto.

2.2.2 Funciones de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A.

La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S. A., tiene como funciones principales:

- a)** Administrar, mantener y desarrollar la infraestructura portuaria.
- b)** Planificar, desarrollar y controlar el proceso de expansión de la infraestructura portuaria concesionada, previa aprobación del Ministerio de Transporte.
- c)** Comercializar y promocionar los servicios que se presta el Terminal Marítimo.
- d)** Planear, coordinar, prestar y supervisar los servicios de la instalación portuaria.
- e)** Definir las políticas, procedimientos e instructivos para la operación y el almacenamiento en la instalación portuaria, en cumplimiento de los requisitos legales.
- f)** Generar condiciones de seguridad integral para las operaciones y actividades en la instalación portuaria.
- g)** Disponer de un procedimiento para recibir y tramitar quejas, reclamos y/o sugerencias presentadas por los usuarios.



- h) Prestar un servicio público eficiente y seguro, que abarque la totalidad de las actividades portuarias definidas en el presente reglamento y las previstas en el objeto social de la Sociedad Portuaria.
- i) Promover, dentro de la comunidad portuaria, la implementación de estándares de calidad, seguridad integral, salud, medio ambiente y responsabilidad social en todos los servicios que se atienden en la instalación portuaria.
- j) Cumplir y hacer cumplir, las normas ambientales, los términos de la Licencia y/o Plan de Manejo Ambiental y los actos administrativos derivados de éstos.
- k) Cumplir y hacer cumplir las normas de Seguridad Integral en los términos el Plan de Contingencias.

2.3 Administración.

2.3.1 Modelo de administración y operación de la Instalación Portuaria

Para el funcionamiento y operación del Terminal, la Sociedad Portuaria posee un esquema organizacional que le permite la prestación de un servicio eficiente y seguro conforme a la normatividad internacional.

2.3.2. Relación con los usuarios del puerto:

Las relaciones entre la Sociedad Portuaria y los usuarios estarán a cargo del Presidente de la Sociedad Portuaria o de quien él delegue.

En las instalaciones de la Sociedad Portuaria deberá estar siempre presente un representante de los usuarios, con la suficiente autoridad y poder de decisión para resolver las dificultades que se presenten durante el desarrollo de las operaciones en las que se encuentren involucrados.

La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., titular del plan de manejo ambiental, es el único responsable ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales por cualquier incidente, accidente o evento que pueda presentarse y genere afectaciones ambientales.

2.3.3 Estructura tarifaria

Las tarifas corresponderán a aquellas señaladas por la Superintendencia de Transporte en la Ley 1 de 1991 y la Resolución 723 de 1993 y aquellas que la modifiquen, adicionen o sustituyan, y publicadas en el tarifario de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S. A., las cuales se aplican de acuerdo con la siguiente estructura:



2.3.3.1 Uso de Instalaciones a las Embarcaciones.

a) Muellaje para Naves en Tránsito. (Nacional, Internacional o en Cabotaje). Corresponde al tiempo de permanencia de la embarcación atracada o acoderada.

Los períodos de permanencia de las embarcaciones en el muelle serán de una hora infraccionable, que comienza a contarse desde 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 tarifa es el cargo que se cobra, al Agente Marítimo, por metro de eslora, por hora o fracción por utilizar el muelle o estructura portuaria o por abarloarse a otra embarcación que se encuentre atracada en alguna de estas formas. Las tarifas aplicadas son las aprobadas por la Superintendencia de Transporte, para todos los servicios relacionados con la actividad portuaria.

b) Muellaje para Naves y Artefactos Navales permanentes. Corresponde a los tiempos de permanencia de las naves o artefactos navales que permanecen en el área del puerto al servicio de las operaciones del mismo.

Los períodos son por mes o fracción.

La tarifa es el cargo que se cobra, a la empresa que representa el artefacto naval, por la permanencia del mismo durante el mes o parte de él.

Los artefactos navales que arriben al puerto de Santa Marta para ser nacionalizados, causarán muellaje, (acorde a la actividad a desarrollar), a partir de su nacionalización.

2.3.3.2 Uso de Instalaciones a la carga.

Es el uso de las instalaciones que dispone la Sociedad Portuaria, para el manejo de las cargas que hacen transferencia por el puerto.

a) Importación, Exportación y Cabotaje.

Las cargas de importación son todas aquellas procedentes de otros países que van a ser nacionalizadas.



Las cargas de importación en tránsito nacional son aquellas que una vez llegan al puerto, salen por vía terrestre para ser nacionalizadas en otra ciudad del territorio nacional.

Las cargas de exportación son aquellas que salen en forma legal para el extranjero.

Las cargas de cabotaje, son aquellos cargamentos nacionales o nacionalizados que son transportados desde o hacia otro puerto colombiano.

La tarifa es el cargo que se cobra, al consignatario o al dueño de la carga, por utilizar la infraestructura portuaria para su movilización y en dependencia con el tipo de carga movilizadora como:

- Granel sólido (por tonelada movilizadora)
- Granel líquido (por tonelada movilizadora)
- Carbón a granel (por tonelada movilizadora)
- Carga general (por tonelada movilizadora)
- Contenedores vacíos de 20' o de 40' (por unidad movilizadora)
- Contenedores llenos de 20' o de 40' (por unidad movilizadora)
- Vehículos (por unidad movilizadora y de acuerdo a su volumen)

b) Vehículos:

Motocicleta, triciclo, cuadra-ciclo, automóvil, autobús, buseta, camión, chasis, remolque, tracto camión, vagones, con capacidad para transportar pasajeros o carga, siempre y cuando no esté contenida dentro de una unidad de transporte (contenedor), o embalaje.

Las unidades de remolque que tengan sus respectivos ejes y llantas que le permitan ser halados para su desplazamiento, se consideran como vehículos independientemente de la carga que tengan: furgón, cisterna, grúa, compresores, equipos, lanchas o botes, motos marinas, etc. Otro tipo de vehículo o aquella máquina o equipo autopropulsado que no se encuentre contemplado dentro de esa definición, se tomará como carga general y se le aplicará su tarifa.

Las naves y artefactos navales: remolcadores, grúas flotantes, barcazas, bongos, planchones, etc., que arriben al puerto en alguna motonave o por sus propios medios, en calidad de carga para ser nacionalizados, se le aplicará la tarifa de carga general.

c) Transbordo Internacional.



Documento firmado digitalmente



Carga que estando destinada a otro puerto, es descargada en el puerto para ser reembarcada posteriormente en otra embarcación diferente hacia su destino final. Si el puerto de procedencia y el puerto de destino están dentro del territorio nacional, esto constituye un transbordo nacional.

La tarifa es el cargo que se cobra al Agente Marítimo o al dueño de la carga, por utilizar la infraestructura portuaria para su movilización y en dependencia con el tipo de carga movilizada como:

- Carga General (por tonelada)
- Contenedores vacíos de 20' o de 40' (por unidad movilizada)
- Contenedores llenos de 20' o de 40' (por unidad movilizada)
- Vehículos (por unidad movilizada y de acuerdo a su volumen)

2.3.3.3 Uso de Instalaciones por el Operador Portuario.

Es el uso de instalaciones de que dispone la Sociedad Portuaria para asistir en las diferentes operaciones en la atención de las motonaves y las cargas.

a) Al Operador Portuario Marítimo. Corresponde al cargue o descargue y porteo de las unidades de carga desde o hacia las motonaves.

La tarifa es el cargo que se cobra al operador portuario o su representante por utilizar la infraestructura portuaria para el descargue o cargue de una motonave y en dependencia con el tipo de carga manejada como:

- Granel sólido (por tonelada movilizada)
- Granel líquido (por tonelada movilizada)
- Carga General (por tonelada descargada o cargada)
- Contenedores vacíos de 20' o de 40' (por unidad movilizada)
- Contenedores llenos de 20' o de 40' (por unidad movilizada)
- Vehículos (por unidad movilizada y de acuerdo a su volumen)

b) Al Operador Portuario Terrestre. Corresponde al desarrollo de la actividad de movilización de la unidad de carga, o cargue/descargue de la mercancía en un medio de transporte terrestre dentro de las instalaciones portuarias.



En los casos en que el porteo lo realice un operador portuario distinto al operador portuario marítimo designado, se cobrará el cargo de operador portuario terrestre o a quien realice esta actividad.

La tarifa es el cargo que se cobra, al operador portuario o a su representante, por utilizar la infraestructura portuaria para realizar la actividad en dependencia con el tipo de carga descargada o cargada como.

- Carga General (por tonelada descargada o cargada)
- Contenedores vacíos de 20' o de 40' (por unidad movilizada)
- Contenedores llenos de 20' o de 40' (por unidad movilizada)

c) Al Operador Portuario de Pilotaje y Remolcador. Corresponde al desarrollo de la actividad propia en la operación de atraque y desatraque de las embarcaciones.

La tarifa es el cargo fijado por maniobra, a la empresa de pilotos o a la empresa de remolcadores, en la operación - conducción de las embarcaciones en la zona de puerto, para el atraque, desatraque, zarpe y maniobra dentro de la dársena.

2.3.3.4 Servicios Varios.

Corresponde a servicios adicionales que se prestan dentro de las instalaciones de que dispone la Sociedad Portuaria y que se refieren a actividades complementarias en la transferencia de las cargas.

La tarifa es el cargo fijado a quien solicite o se relacione con el servicio en dependencia de actividades realizadas.

2.3.3.5 Uso de Instalaciones por el Almacenaje.

Corresponde a la utilización de las áreas de almacenamiento cubiertas o descubiertas que tiene en disposición la Sociedad Portuaria para la prestación de este servicio.

La tarifa es el cargo fijado a quien utiliza el servicio y en dependencia con el tipo de carga y su sitio de almacenaje.

2.3.3.6. Modificación de estructura tarifaria



Documento firmado digitalmente



La Sociedad Portuaria cuenta con el procedimiento ‘PO – NEG – 202 Definición de Tarifas, Descuentos y Acuerdos Comerciales’ y los documentos que lo modifiquen o adicionen, para realizar la modificación de las tarifas con que se facturan los servicios portuarios que presta la Compañía, de acuerdo con lo siguiente:

- Se identifica la necesidad del mercado con base a la percepción de los clientes sobre los servicios prestados, la retroalimentación de la fuerza de ventas y tarifas vigentes.
 - Se realiza un estudio económico e investigación del mercado.
 - Se define la modificación que se hará a la estructura tarifaria y se analizan las conclusiones del estudio.
 - Se presenta a la Presidencia Corporativa los resultados finales del estudio económico junto con las sustentaciones cualitativas y se evalúa la modificación.
 - Se presenta el proyecto de modificación tarifaria ante la Junta Directiva de Sociedad Portuaria para su revisión y aprobación.
 - Si se aprueba el proyecto de modificación, se prepara una comunicación formal dirigida a la Superintendencia de Transporte para su revisión y aprobación. Luego de la respuesta de la Superintendencia, en caso de una respuesta positiva, se coordina la publicación de las tarifas y descuentos en los periódicos de circulación nacional.
 - Una vez publicada las tarifas, se envía a la Superintendencia un ejemplar de cada diario.
 - Se comunican a las dependencias relacionadas la fecha en que entran en vigencia la modificación de la tarifa publicada.
- Se procede a registrar las tarifas en el software de facturación y se actualiza la información en la pagina oficial de la Sociedad Portuaria Regional Santa Marta S.A., de igual manera se actualizan las condiciones comerciales de los clientes.

2.3.4 Protocolo de Facturación

La

Sociedad Portuaria cuenta con el procedimiento ‘PO-FIN-201 Facturación de Servicios Portuarios’ y los documentos que lo modifiquen o adicionen, en el cual se establecen los lineamientos para realizar la facturación de los servicios portuarios conforme a las tarifas registradas por la Superintendencia de Transporte. Estas tarifas están disponibles a todos los clientes y usuarios mediante publicación en la página web de la Compañía www.spsm.com.co.



Los servicios de operación portuaria y otros servicios son facturados con las tarifas definidas por la Sociedad Portuaria en consideración a la libertad tarifaria definida en la Ley 1ª de 1991, Resolución 723 de 1993 y las disposiciones comerciales y portuarias sobre la materia que la modifiquen o adicionen.

La Sociedad Portuaria expide la facturación a nombre del usuario o cliente, consignatario o endosatario total de la carga o del exportador que la anuncia.

La facturación se realiza de forma electrónica y se radica al correo registrado y/o autorizado por el cliente de acuerdo con lo establecido en el Decreto 2242 de 2015 o las normas que lo reglamenten, modifiquen o adicionen. El término y condiciones para su pago, serán los estipulados por la Sociedad Portuaria de acuerdo con el procedimiento PO-FIN-201 Facturación de Servicios Portuarios

La factura se considera aceptada tácitamente por el cliente beneficiario del servicio si al plazo de tres días de su aceptación, recepción y/o radicación, no existe una solicitud escrita de corrección, reclamo o devolución de la misma.

2.3.4.1 Facturación de Muellaje

Este servicio se factura de manera automática a naves permanentes o naves en tránsito nacional, internacional o cabotaje de acuerdo con su permanencia en las instalaciones del Terminal Marítimo.

Los periodos de permanencia de las embarcaciones en tránsito nacional, internacional o cabotaje en el muelle son de una hora o fracción la cual comienza a contarse desde la fecha y hora en que se asegure el primer cabo al muelle o boya de amarre hasta la fecha y hora en que se largue el último cabo. El muellaje para naves que son consideradas permanentes tales como lanchas, remolcadores, gabarras, pontones o planchones, grúas flotantes y bongos, se cobra por periodos de mes o fracción al final de cada mes. La TRM utilizada será la de la fecha zarpe de la motonave.

2.3.4.2 Facturación de Uso de Instalaciones a la Carga

Las facturas se realizan una vez se han digitado los B/Ls (Bill of Lading) y atracado el buque, (TRM del día de arribo de la motonave), no obstante y por solicitud de los clientes se pueden elaborar facturas anticipadas, es decir, previamente a la llegada de la Motonave. La elaboración de facturas por uso de instalaciones a la carga de exportación



Documento firmado digitalmente



se realiza tomando como base la información del B/L de exportación, el cual se recibe del Agente Marítimo después del zarpe del buque. Si la carga no corresponde a un cliente con acuerdos especiales, la facturación se elabora de manera anticipada utilizando TRM de fecha día de elaboración de la misma.

2.3.4.3 Facturación de Almacenaje

El almacenaje es facturado a aquellas cargas que exceden los días libres otorgados al cliente, el cual corresponde a mínimo tres (3) días de permanencia en las instalaciones del Terminal Marítimo, dependiendo del tipo de acuerdo comercial pactado con el cliente y en las unidades previamente establecidas, tales como: toneladas, unidad, metro cuadrado, entre otras. (La TRM utilizada será la del día de elaboración de factura).

2.3.4.4 Facturación de Operadores varios

Corresponde a los Operadores Portuarios que realizan labores de inspección, a los ajustadores, certificadores, fumigadores y de suministro de provisiones y combustibles, los cuales prestan sus servicios dentro de las instalaciones portuarias a las empresas o personas que lo soliciten para una actividad portuaria en particular o directamente a la carga. La TRM utilizada será la del día de elaboración de la factura, a excepción de que las partes de común acuerdo estipulen otra fecha

2.3.4.5 Facturación de Operador de Pilotaje y de Remolque

Cada vez que se desarrolle una maniobra de atraque, desatraque, zarpe o maniobras dentro de la dársena, son ingresados los tiempos y fechas en que éstas se realizan con base en la Boleta de Maniobra recibida del Piloto Práctico que la ejecutó, según lo establecido. La TRM utilizada es la del día elaboración de la factura.

2.3.4.6 Facturación de Uso de Instalaciones al Operador Portuario

Operador Portuario Marítimo: A este tipo de operador se le factura un cargo fijado por utilizar la infraestructura portuaria por el descargue o cargue de cada unidad de carga, desde o hacia una motonave, dependiendo del tipo de carga tal como: carga general, a granel (sólido o líquido), vehículos y de acuerdo con su origen destino (importación/exportación transbordo, re-estiba, cabotaje, tránsito internacional. La TRM utilizada será la de la fecha de zarpe del buque.



Operador Portuario Terrestre: A este tipo de operador se le factura un cargo fijado por utilizar la infraestructura portuaria en la zona de almacenamiento del cargue o descargue del transporte terrestre de la carga general.

2.3.4.7 Facturación de servicios varios

Este servicio es cobrado de acuerdo con la solicitud previa del cliente, dependiendo del tipo de servicio: agua potable o energía. La TRM utilizada será la de la fecha de elaboración de la factura o la pactada por las partes.

2.3.5 Sistema de gestión de calidad.

La Sociedad Portuaria ha adoptado un sistema de gestión por procesos bajo los estándares de las normas ISO 9001 e ISO 14001 vigentes, las cuales establecen que la gestión de calidad y la gestión ambiental de los servicios portuarios, marítimos y terrestres se inicia y finaliza con el cliente y el cumplimiento de los requisitos legales, creando una visión compartida e identificando y comunicando a todo nivel de la organización su estrategia relacionada con el servicio a clientes y la preservación del medio ambiente.

2.3.5.1 Acceso a los servicios

Los servicios relacionados con la actividad portuaria serán prestados por La Sociedad Portuaria y por Operadores Portuarios autorizados mediante resolución y registrados ante el Terminal, y se realizarán a solicitud de los usuarios del Puerto, conforme a la normatividad, no obstante, la utilización de los servicios de practicaje, remolque portuario, amarre y desamarre de naves o artefactos navales, se hará conforme lo previsto en las normas nacionales y/o internacionales vigentes que regulan la actividad, pero siempre observando la libre competencia.

2.3.5.2 Condiciones de acceso a la Prestación del servicio

Para garantizar la prestación de los servicios en materia de eficiencia, eficacia y competitividad se fijan los siguientes objetivos:

- a) La adecuada prestación del servicio de acuerdo con los requisitos técnicos, ambientales, de seguridad y calidad que se establezcan en el respectivo Contrato de Concesión.



- b) El desarrollo de la planificación portuaria.
- c) El comportamiento adecuado dentro de las prácticas de la libre competencia, de los operadores portuarios de servicio.
- d) La protección de los usuarios.
- e) La libre participación de la prestación de servicios básicos.

2.3.6 Políticas de calidad y acceso

2.3.6.1 Con el objetivo de promocionar y mejorar la competitividad de los servicios prestados en los puertos, la Sociedad Portuaria de Santa Marta establece una política de calidad y acceso que deberá ser cumplida por los operadores portuarios y demás prestadores de servicios en la terminal portuaria, con el fin de alcanzar los siguientes objetivos, de conformidad con el artículo 12 de la Resolución 0850 del 6 de abril de 2017:

1. Ofrecer a los clientes de la instalación portuaria servicios que cumplan con estándares de calidad nacional e internacional.
2. Implementar la política de gestión de calidad.
3. Mejorar la competitividad frente a los otros puertos competidores.
4. Ofrecer una política de accesibilidad a los puertos, con reglas de seguridad claras para el uso de la infraestructura, la operación eficiente y la viabilidad financiera.

2.3.6.2 La Sociedad Portuaria y filiales prestan servicios portuarios y logísticos multipropósito en lineamiento con la planeación estratégica y el contexto de la organización, buscando la satisfacción de sus clientes, partes interesadas, la preservación del medio ambiente y la promoción de un ambiente de trabajo seguro para nuestros trabajadores, usuarios y clientes, fomentando la responsabilidad social empresarial, a través de la implementación de los sistemas integrado de gestión ISO 9001 – ISO 14001 – BASC - PBIP

En lineamiento con lo anterior, la Sociedad Portuaria declara su compromiso con:

- La mejora continua de los Sistemas de Gestión y su desempeño.
- La satisfacción de los clientes mediante el cumplimiento de los requisitos predefinidos, revisados y aprobados bajo estándares de calidad internacional.



- El incremento de la competitividad con la optimización de la infraestructura, aumento la capacidad de almacenamiento, mejores ratas en el manejo de cargas e incursión en nuevos negocios.
- Identificación y valoración de riesgos, peligros, aspectos e impactos ambientales asociados a los procesos y la determinación de sus controles.
- La protección al medio ambiente, incluida la prevención de la contaminación, minimización de emisiones atmosféricas, disminución de consumo de agua y energía y de la generación de residuos sólidos.
- Garantizar ambientes de trabajo seguros a través de la prevención de lesiones personales, accidentes, enfermedades laborales, daños en la propiedad y el impacto socio-ambiental, por tal motivo empleados, contratista y usuarios del puerto deberán cumplir las normas de seguridad industrial.
- Promoción de un comercio seguro cumpliendo los estándares de la norma BASC y el código PBIP.
- Prevención de actividades ilícitas y mejora continua de las condiciones de seguridad de la instalación portuaria y sus zonas de almacenamiento.
- Desarrollar las competencias de los colaboradores y promover un adecuado clima organizacional con el fin de contar con un Talento Humano orientado al cumplimiento de objetivos organizacionales.
- El cumplimiento de los requisitos legales, regulaciones en seguridad y salud en el trabajo y ambiente, y demás aspectos normativos que la organización suscriba como necesarios para el desarrollo de una operación.
- El respaldo económico de la organización, para atender los objetivos propuestos en términos de calidad, seguridad y salud en el trabajo, ambiente y responsabilidad social.

2.3.6.3 Esta política será comunicada, entendida y aplicada dentro de la organización y estará disponible para las partes interesadas pertinentes; su cumplimiento es un compromiso adquirido por todos los trabajadores y/o usuarios de la organización de manera independiente de su forma de contratación o vinculación disponible mediante publicación en la página web de la Compañía www.spsm.com.co.

2.3.7 Sistema de Comunicación y de información.

2.3.7.1 La Sociedad Portuaria, dispone de un sistema de información portuario que permite la trazabilidad y gestión del ciclo completo de la carga mediante la plataforma, cada actor en la cadena logística registra, valida y monitorea a través de internet los procesos correspondientes.



Documento firmado digitalmente



2.3.7.2 Los agentes marítimos anuncian y confirman en línea el arribo de las embarcaciones, envían la documentación de la carga a través de los sistemas de información, las agencias de aduana actúan en la plataforma haciendo las solicitudes de retiro y obteniendo luego de la verificación del cumplimiento de los requisitos las autorizaciones que serán asignadas a las empresas de transporte debidamente registradas en la plataforma informática. La radicación de vehículos se efectúa mediante los canales dispuestos en internet por parte del transportador, este proceso que consiste en registrar en la plataforma virtual el número de matrícula del vehículo, la identificación del conductor y la descripción de la carga a entregar o retirar permite la gestión eficiente de los puntos de entrada y salida de las instalaciones portuarias, bodegas y patios subyacentes.

2.3.7.3 Los sistemas de información están dotados con la capacidad de alertar sobre las condiciones adversas de las operaciones o el incumplimiento de requisitos: Sobre peso de vehículos, cargas extra dimensionadas, rendimientos mínimos, congestión vehicular, permanencias no reglamentarias de la carga, faltantes, sobrantes entre otros, los mecanismos de pesaje están vinculados directamente al sistema de información portuario garantizando con ello la no manipulación de los datos registrados y haciendo el proceso transparente y ágil para el cliente, el ingreso de personal a las instalaciones se gestiona mediante el registro autorizado vía web, incluyendo en el sistema la validación de los anexos de seguridad social exigidos por la ley.

2.3.7.4 La Sociedad Portuaria, cuenta con un sistema de video vigilancia administrado desde un centro de control dotado de un data center, estaciones de trabajo, cámaras IP y análogas que permiten contar con un registro filmico en las áreas operativas de la instalación portuaria.

2.3.7.5 El Terminal Marítimo posee un sistema de Inspección No Intrusiva (S.I.N.I) compuesto por un escáner de contenedores, un escáner de pallets y paquetes y equipos portátiles de detección de amenazas múltiples; todos ellos a disposición de las autoridades de control portuario en su trabajo de inspección a las cargas de importación y exportación; actividad que permite reducir considerablemente los tiempos y costos para los clientes brindándoles una mayor garantía en las seguridad de sus actividades económicas.

2.3.7.6 Para lograr una mayor eficiencia y desempeño de las personas encargadas de la operación de estos equipos la Sociedad Portuaria creó el “Centro de Formación de Analistas y Operadores de SINI”; en el cual se realiza formación y reentrenamiento en el manejo de los equipos, utilización de sus herramientas, practicas permanentes e



Documento firmado digitalmente



intercambio de situaciones ocurridas durante el desempeño de labores y uso de los equipos.

2.3.8 Código del Buen Gobierno Corporativo

2.3.8.1 La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., dentro de su discrecionalidad adoptó un Código de Gobierno Corporativo aprobado en Junta Directiva en reunión realizada en marzo de 2009, comprometida con la calidad del servicio portuario, el medio ambiente y la comunidad. La Sociedad Portuaria enmarca sus actividades bajo los estándares de las normas ISO 9.001 e ISO 14.001 en un Sistema de Gestión Integrado que se encuentra certificado.

2.3.8.2 El Código de Buen Gobierno Corporativo, junto con los Estatutos Sociales tienen por objeto establecer las principales reglas sobre la forma en que se gobernará la Sociedad y se prestará un servicio público portuario acorde con las mejores prácticas del mercado, garantizando procedimientos uniformes e iguales para todos los usuarios del Terminal Marítimo.

2.3.8.3 Conforme con la Política Integral de Calidad y Política Ambiental se trabaja en la prestación de servicios portuarios y logísticos integrales comprometidos con la satisfacción de las necesidades de nuestros clientes, a través de la mejora continua de los procesos, comprometidos con la minimización de emisiones atmosféricas, disminución del consumo de los recursos naturales y manejo de residuos mediante la incorporación de tecnologías y procesos ambientalmente limpios, impulsando la rentabilidad de los socios, asegurando la integridad física, con alto sentido de responsabilidad social y fundamentado en el Sistema Integrado de Gestión, cumpliendo con los objetivos, la normatividad y otros requerimientos aplicables.

CAPÍTULO III. INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS

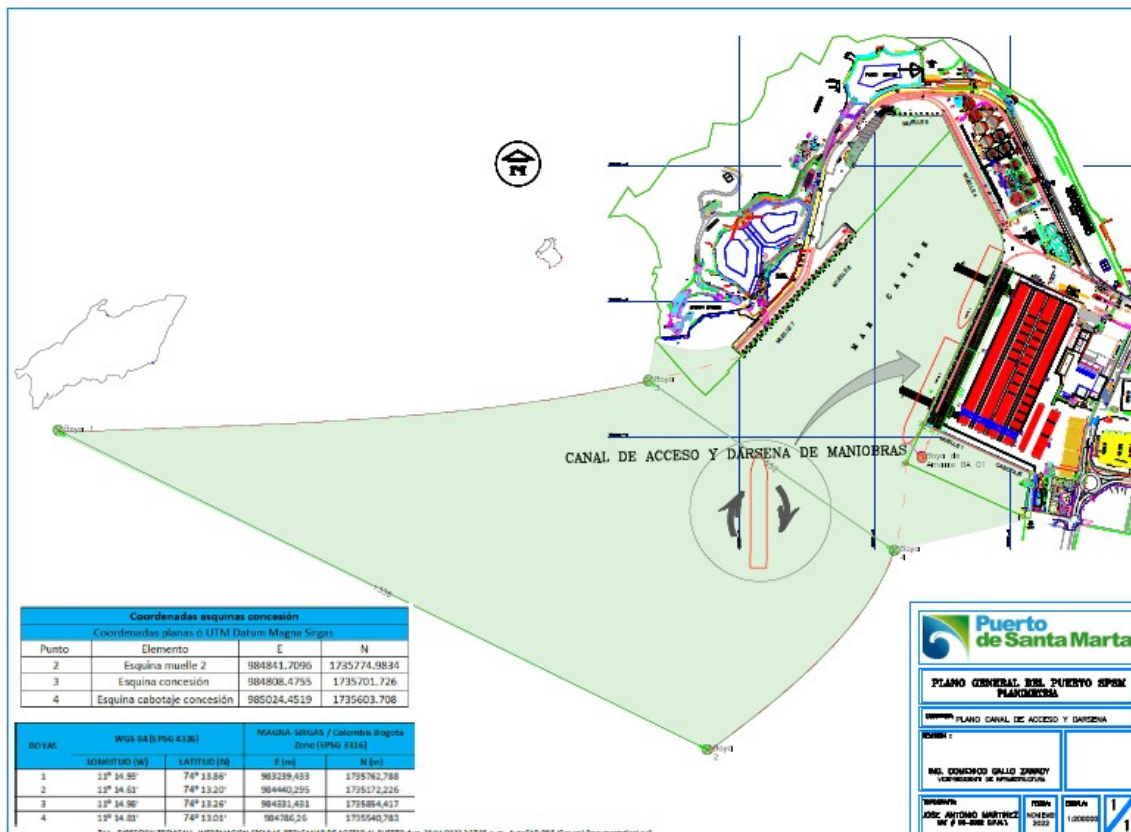
3.1 CANAL DE ACCESO

El canal de acceso al Puerto de Santa Marta está descrito en las Cartas de Navegación COL804 del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas -CIOH- de la Dirección General Marítima – DIMAR.

Este canal es público y está bajo la responsabilidad de la Nación. Las profundidades correspondientes son las certificadas por la DIMAR a través de la Capitanía de Puerto de Santa Marta.



La profundidad mínima navegable del canal de acceso es de 22 metros y 553 metros de ancho en el fondo y una longitud de 1.528 metros



3.2 DÁRSENA DE MANIOBRAS

El Terminal Marítimo, contiene una dársena de maniobra de 500 metros de diámetro con una profundidad de 22 metros.

La dársena de maniobras y área de reviro se encuentra comprendida entre las boyas B1, B3 y las boyas B2, B4. Ver numeral 3.5.2 localización de boyas.

3.2.1 Uso de la dársena de maniobras y canales de acceso.

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



Documento firmado digitalmente



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

- Acatar las instrucciones que la Sociedad Portuaria le imparta en conformidad con las disposiciones legales de la Autoridad Marítima.
- Observar todas las medidas de seguridad integral de la Instalación Portuaria publicadas en la página web de la Compañía www.spsm.com.co.
- Mantener comunicación vía radio VHF marítimo con la Sociedad Portuaria.

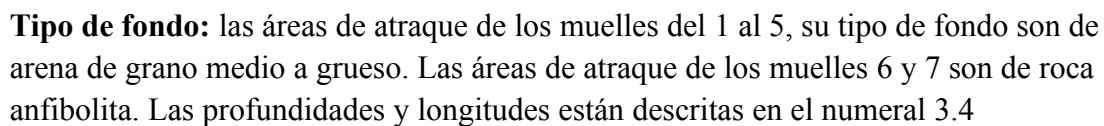
3.2.1.3 El tránsito o paso inocente de naves por el área de maniobras marítimas es controlado por la Sociedad Portuaria en función de la seguridad integral.

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

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

3.3 ÁREA DE ATRAQUE

El área de atraque de la Sociedad Portuaria es el espacio delimitado por el noroeste muelle 6 y 7 con un ancho de 210 metros, por el suroeste con los muelles 2 y 3 con un ancho de 210 metros, por el noreste con el muelle 4 con un ancho de 190 metros, por el norte con el muelle 5 con un ancho de 180 metros, por el oeste con la línea que une punta de muelle 6 con punta de muelle 5 y por el sur con la línea que une punta de muelle 7 con punta de muelle 2. Se adiciona a lo anterior el área frontal de muelle 1 que tiene un ancho de 45 metros.





3.4 MUELLES DE ATRAQUE

MUE LLE	CLAS E	TIPO DE ESTRUCTURA	LONG ITUD (m)	ANC HO (m)	PRO FUN DID AD (m)	CALA DO OPER ACIO NAL (m)	CAPA CIDAD	ESPECIA LIDAD	BITAS DE AMAR RE	DEFEN SAS
Documento firmado digitalmente	Margi nal	Losa superior en concreto reforzado con espesor de 0,50m, apoyada en un sistema de vigas principales, separadas 4,5 m entre sí. Todo este conjunto es soportado por pilotes de concreto de sección cuadrada.	105	15	8,00	7,67	5 Ton/m2	CARGA GENERA L	7 Bitas en hierro fundido de 40 y 70 Ton	20 defensas DA- 400H- M2 L2500
 GTEC	Margi nal	Losa superior en concreto reforzado con espesor de 0,50m, apoyada en un sistema de vigas transversales principales. Todo este conjunto es soportado por pilotes de concreto de sección cuadrada de 0,5 x 0,5.	160	22,80	14,60	14,27	5 Ton/m2	CONTEN EDORES	12 Bitas en acero de 100Ton	12 Defensas Bridgest one MCN11 00-C3
	Margi nal	Losa superior en concreto reforzado con espesor de 0,50m, apoyada en un sistema de vigas transversales principales. Todo este conjunto es soportado por pilotes de concreto de sección cuadrada de 0,5 x 0,5.	165	22,80	14,60	14,27	5 Ton/m2	CONTEN EDORES	11 Bitas en acero de 100Ton	11 Defensas Bridgest one MCN11 00-C3



Documento firmado digitalmente



</



Documento firmado digitalmente



	7m y pilotes cada 3,75m. También compuesta por casetones prefabricados pretensados y losa maciza de 0,25 m de espesor.							100Ton.	8 defensas SPC 1000 Cone
--	---	--	--	--	--	--	--	---------	--------------------------------------



3.5 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

El servicio de faros 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 -DIMAR.

3.5.1 Localización de boyas

LOCALIZACION DE BOYAS		
NOMBRE	POSICIÓN	
AYNAV	LATITUD	LONGITUD
BOYA SANTA MARTA No 1	11° 14,93´ N	74° 13,86´ W
BOYA SANTA MARTA No 2	11° 14,61´ N	74° 13,20´ W
BOYA SANTA MARTA No 3	11° 14,98´ N	74° 13,26´ W
BOYA SANTA MARTA No 4	11° 14,81´ N	74° 13,01´ W





3.5.2 Localización de boya de amarre

La boya de amarre está pintada de color amarillo para su visibilidad durante las operaciones diurnas y está identificada bajo la nomenclatura BA01; también se encuentra señalizada con una lámpara de luz amarilla intermitente con un periodo de 20 segundos al final de los cuales emite tres destellos consecutivos para operaciones nocturnas.

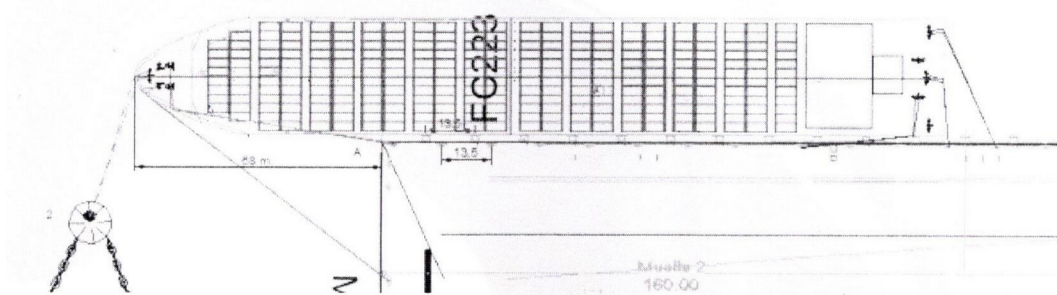
Dado que su ubicación es frente al muelle 1, las embarcaciones menores, deben pasar siempre entre la boya roja No.4 y la boya de amarre, para ingresar o salir al área de atraque el muelle 1 o para fondearse frente a él y a una distancia de la boya de amarre de por lo menos 20 metros, donde se cuenta con una profundidad de 5,8 metros de la cadena de fondeo de la boya de amarre al fondo marino.

Las embarcaciones menores no deben pasar nunca entre la boya de amarre y la esquina de los muelles 1 y 2, para evitar que se vaya a presentar daño en los cabos del buque que está amarrado a la boya y en el muelle.

Configuración de amarre para naves de 223 metros de eslora:

LOA 223 meters Ship Mooring plan

Configuración de amarre buque LOA 223 metros.



LOCALIZACION BOYA DE AMARRE Y SUS ELEMENTOS		
Coordenadas planas o UTM Datum Magna Sirgas		
NOMBRE	E	N
Ancla retenida	984807,7079	1735712,537
Ancla pata 1	984904,6807	1735664,52
Ancla pata 2	984861,2146	1735617,966
Boya de amarre	984827,3524	1735693,274



Documento firmado digitalmente



3.6 PELIGROS A LA NAVEGACIÓN

3.6.1 Los peligros a la navegación son informados y controlados por la DIMAR, la Capitanía de Puerto de Santa Marta, Estación de Tráfico Marítimo de Santa Marta, Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas - CIOH, señalización Marítima o la autoridad marítima colombiana que determine la normatividad sobre la materia.

3.6.2 Los peligros físicos del canal de navegación se ubican en sus límites laterales, especialmente en el lado de estribor donde se encuentran las boyas No. 02 y No. 04 señalizando una zona de bajos con profundidades entre 6 y 7 metros. Las boyas No. 01 y No. 03, de igual forma señalizan zonas de poca profundidad que representan un riesgo menor.

3.6.3 Otros elementos que representan peligros que se deben analizar y controlar para eliminar o minimizar el riesgo son los siguientes:

- Tráfico de embarcaciones menores que se fondean cerca a la boya No. 4
- Visibilidad diurna y nocturna de la instalación Portuaria
- Resplandor del fondo
- Máximo número de Buques grandes en el espacio marítimo
- Falla total de las ayudas a la navegación
- Conocimiento de la tripulación de buques grandes y pequeños del canal de navegación y de las ayudas a la navegación
- Conocimientos de los pilotos del canal de navegación
- Acción y efecto del Viento
- Acción y efecto de la Corriente
- Acción y efecto del Oleaje
- Acción y efecto de la Marea

3.6.4 En caso de que se presente cualquier siniestro en las instalaciones, canal de acceso, muelles, dársena de maniobras y demás infraestructura, que pueda constituir peligro para la navegación, la Sociedad Portuaria informará a la Superintendencia de Transporte según lo dispuesto en la Circular única de Infraestructura y Transporte y a la DIMAR, el siniestro ocurrido. Los trabajos tendientes a despejar el área deberá iniciarlos de inmediato el armador, su representante o agente marítimo por su cuenta y riesgo.



3.6.5 Si el armador o el agente marítimo no toman las medidas necesarias para el despeje del área, la Sociedad Portuaria previa consulta con la autoridad marítima puede proceder a contratar el retiro, siendo los costos asumidos por el armador o su agente marítimo, sin exclusión de las acciones por daños y perjuicios que por esta causa pueda emprender la Sociedad Portuaria.

3.7 ÁREAS DE FONDEO

3.7.1 Para efectos de fondeo de embarcaciones se utilizarán las áreas definidas por la DIMAR mediante la Resolución No. 473 de 2014

3.8 UKC Y CALADO OPERACIONAL

3.8.1 El margen de seguridad que establece el Puerto de Santa Marta es de 0,3 metros (1 pie).

Para el Calado Operacional, ver cuadro de información numeral 3.4 MUELLES DE ATRAQUE, del presente Reglamento.

3.9 PROGRAMA DE MANTENIMIENTO E INFORMACIÓN BATIMÉTRICA

3.9.1 La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta cuenta con un programa de mantenimiento donde se programa la ejecución anual de un levantamiento batimétrico sobre la línea de atraque en todos los muelles que componen el Puerto. El levantamiento Batimétrico del área se efectúa bajo los estándares Hidrográficos Internacionales de la OHI-S44 o la que aplique. Lo anterior se contempla en el procedimiento PO-TEC-201 Mantenimiento de Infraestructura.

3.10 ACCESO VEHICULARES, FÉRREOS, PEATONALES Y MARÍTIMOS

El acceso a las instalaciones portuarias se encuentra descrito en los procedimientos PO-SEG-201 Ingreso y Salida de Vehículos, Carga y Personal y PO-SEG-213 Procedimiento de Control de Acceso Marítimo de la Instalación Portuaria Puerto de Santa Marta.

3.10.1 Carriles de ingreso y salida.



La instalación portuaria cuenta con cinco carriles de entrada y cuatro de salida, los cuales se habilitan de acuerdo a las necesidades. Los carriles se enumeran del Centro de Control de Entrada (CES) hacia afuera y operan con base en el siguiente criterio:

Carriles No. 1: Ingreso o salida de vehículos livianos y motocicletas en caso de ser necesario podrá ser utilizado para el ingreso o salida de vehículos con carga, cuenta con un lector de tarjetas control de acceso.

Carriles No. 2 y 3: Ingreso o salida de vehículos de carga. En caso de ser absolutamente necesario pueden ser utilizados para el ingreso o salida de vehículos livianos.

Carriles No. 4: Ingreso o salida de vehículos de carga que deben pasar por báscula.

Carril No. 5: Acondicionado con vía férrea para el ingreso y salida de carga movilizada en este medio de transporte puede ser utilizado para el ingreso de vehículos de carga.

Carriles No. 1 y 2: Se habilitan simultáneamente para el ingreso o salida de carga extra dimensionada.

3.10.2 Señalización Vial de acceso vehicular, férreo y peatonal.

Corresponde a los dispositivos físicos o marcas especiales que indican la forma correcta como deben circular los usuarios del puerto para su ingreso o salida bien sea como peatón, como conductor u operador de vehículos livianos, pesados o férreos. Los mensajes de las señales de tránsito se dan por medio de símbolos y/o leyendas de fácil y rápida interpretación.

Su función es indicar al usuario las precauciones que deben tener en cuenta, las limitaciones en los tramos de circulación y las informaciones estrictamente necesarias, dadas las condiciones específicas de la vía. Sirven para:

- Advertir la existencia de posibles peligros
- Dar a conocer determinadas restricciones
- Indicar en forma concisa ciertas disposiciones legales
- Determinar el derecho de paso de los vehículos y el sentido de las vías
- Ayudar a los peatones para atravesar las vías.

Las señales de tránsito son reflectivas y están convenientemente iluminadas, para garantizar su visibilidad en las horas de oscuridad. La iluminación es indirecta; es decir,



está iluminada por luces interiores. El procedimiento de señalización se encuentra definido en el Plan de Señalización OA-SEG-201 Plan de Señalización.

3.10.3 Casetas control de ingreso y salida de vehículos

Cubículos instalados al costado de los carriles de ingreso y salida de la Instalación Portuaria, dotados de equipos de cómputo para el registro y control de movimientos de vehículos y carga, operados por auxiliares de protección física.

3.10.4 Caseta control de ingreso y salida de personas

Edificación ubicada a un costado de la entrada a la instalación portuaria, dotada de equipo de cómputo y controles de acceso para la identificación, verificación de documentación, permisos, autorizaciones, registro y control del ingreso y salida de empleados, contratistas y visitantes a la Instalación Portuaria.

3.10.5 Centro de Carnetización

Oficina ubicada en la parte superior de la caseta control de ingreso y salida de personas.

3.10.6 Acceso Marítimo

Para el ingreso a la Instalación Portuaria por parte de las autoridades, buques y los servicios marítimos portuarios autorizados, se hará por el canal de navegación establecido y debidamente señalizado. Para el caso de las autoridades se designará el muelle operativo de acuerdo a disponibilidad



3.11 PATIOS Y BODEGAS PARA ALMACENAMIENTO DE CARGA

PATIO/BODEGA	DESCRIPCIÓN FÍSICA	ÁREA (m2)	TIPO DE CARGA	CAPACIDAD	UBICACIÓN
PATIO DE CONTENEDORES	Cerramiento en mampostería, pavimento en concreto hidráulico con acabado rallado e iluminación.	61.600	CONTENEDORES	7.388	TERMINAL
PATIO ANCON	Cerramiento en paneles de contención en concreto reforzado, estructura metálica con malla sombra e iluminación.	11.220	CARBON	97.000	TERMINAL
AV. PALLEJA COSTADO ALMAGRARIO	Patio de almacenamiento, cuenta con pavimento en concreto hidráulico con acabado rallado e iluminación.	1.500	CARGA GENERAL	2.775	TERMINAL
PATIO CENTRO COSTADO BASCULA	Patio de almacenamiento, cuenta con pavimento en concreto hidráulico con acabado rallado e iluminación.	1.731	CARGA GENERAL	3.855	TERMINAL
PATIO CENTRO	Pavimento en concreto hidráulico con acabado rallado e iluminación.	300	CARGA GENERAL	555	TERMINAL
PATIO CENTRO (ÁREA DE GRANEL LIQUIDO)	Pavimento en concreto hidráulico con acabado rallado e iluminación.	8.225	ACEITE DE PALMA	11.000	TERMINAL
PATIO 3 (ÁREA DE GRANEL SOLIDO)	Patio de almacenamiento, cuenta con pavimento en concreto hidráulico con acabado rallado e iluminación.	22.924	SILOS GRANEL SOLIDO	63.000	TERMINAL
PATIO 3	Patio de almacenamiento, cuenta con pavimento en concreto hidráulico con	1.200	CARGA GENERAL	2.673	TERMINAL



PATIO/BODEGA	DESCRIPCIÓN FÍSICA	ÁREA (m2)	TIPO DE CARGA	CAPACIDAD	UBICACIÓN
	acabado rallado e iluminación.				
PATIO CUATRO BOCAS	Patio de almacenamiento destapado con iluminación.	8.950	VEHICULO	500	ZONA EXTERNA II
APROCHE MUELLE 6	Patio de almacenamiento, cuenta con pavimento en concreto hidráulico con acabado rallado e iluminación.	1.600	CARGA GENERAL	4.114	TERMINAL
APROCHE MUELLE 7	Patio de almacenamiento, cuenta con pavimento en concreto hidráulico con acabado rallado e iluminación.	1.500	CARGA GENERAL	3.857	TERMINAL
TAGANGUILLA	Patio de almacenamiento, cuenta con pavimento en concreto hidráulico con acabado rallado e iluminación.	1.150	CARGA GENERAL	2.957	TERMINAL
PATIO 4	Patio de almacenamiento, cuenta con pavimento en concreto hidráulico con acabado rallado e iluminación.	2.977	CARGA GENERAL	7.655	TERMINAL
PATIO 4 (Off-Shore)	Patio de almacenamiento, cuenta con pavimento en concreto hidráulico con acabado rallado e iluminación.	1.800	CARGA GENERAL	4.629	TERMINAL
PATIO 5	Cerramiento en paneles de contención en concreto reforzado, estructura metálica con malla sombra e iluminación.	19.748	CARBON	150.000	TERMINAL
PATIO 6	Cerramiento en mampostería, pavimento flexible asfáltico e iluminación.	5.885	VEHICULO	200	ZONA EXTERNA II



PATIO/BODEGA	DESCRIPCIÓN FÍSICA	ÁREA (m2)	TIPO DE CARGA	CAPACIDAD	UBICACIÓN
PATIO 7	Cerramiento en mampostería, pavimento flexible asfáltico e iluminación.	9.775	VEHICULO	760	ZONA EXTERNA II
PATIO 8	Cerramiento en mampostería, pavimento flexible en adoquín de tráfico pesado e iluminación.	2.229	CARGA GENERAL	4.964	TERMINAL

PATIO 9	Cerramiento en mampostería, pavimento flexible en adoquín de tráfico pesado e iluminación.	3.700	CARGA GENERAL	8.241	TERMINAL
BODEGA 1	Cerramiento en mampostería estructural, estructura de columnas y vigas en concreto reforzado con cubierta en canaleta de eternit, iluminación, piso en concreto reforzado.	3.242	CARGA GENERAL	5.997	TERMINAL
BODEGA 2	Bodega mecanizada, estructura metálica de soporte de cubierta en lámina standing seam, con cerramiento en paneles de contención, iluminación y piso en concreto con endurecedor de piso.	1.270	GRANEL	5.800	LOTE BODEGAS GRANELERAS
BODEGA 3	Bodega mecanizada, estructura metálica de soporte de cubierta en lámina standing seam, con	1.366	GRANEL	6.000	LOTE BODEGAS GRANELERAS



	cerramiento en paneles de contención, iluminación y piso en concreto con endurecedor de piso.				
BODEGA 4	Bodega mecanizada, estructura metálica de soporte de cubierta en lámina standing seam, con cerramiento en paneles de contención, iluminación y piso en concreto con endurecedor de piso.	1.366	GRANEL	6.000	LOTE BODEGAS GRANELERAS
BODEGA 5	Bodega mecanizada, estructura metálica de soporte de cubierta en lámina standing seam, con cerramiento en paneles de contención, iluminación y piso en concreto con endurecedor de piso.	1.257	GRANEL	7.000	LOTE BODEGAS GRANELERAS
BODEGA 6	Bodega mecanizada, estructura metálica de soporte de cubierta en lámina standing seam, con cerramiento en paneles de contención, iluminación y piso en concreto con endurecedor de piso.	1.257	GRANEL	7.000	LOTE BODEGAS GRANELERAS
BODEGA 8	Cerramiento en mampostería estructural, estructura de columnas y vigas en concreto reforzado con cubierta en láminas de eternit, iluminación, piso en concreto reforzado.	570	CARGA GENERAL	1.055	ZONA EXTERNA II



BODEGA 9	Cerramiento en mampostería estructural, estructura de columnas y vigas en concreto reforzado con cubierta en láminas de eternit, iluminación, piso en concreto reforzado.	920	GRANEL	1.800	ZONA EXTERNA II
BODEGA 10	Cerramiento en mampostería estructural, estructura de columnas y vigas en concreto reforzado con cubierta en láminas de eternit, iluminación, piso en concreto reforzado.	1.116	GRANEL	2.000	ZONA EXTERNA II

**EQUIPOS PARA ATENCIÓN DE MOTONAVES**

Terminal	Tipo Equipo	Cantidad	Marca	Capacidad
Carga General	Montacargas	19	Hyster	3 Toneladas
	Montacargas	1	Hyster	5 Toneladas
	Montacargas	1	Hyster	7 Toneladas
	Montacargas	3	Taylor	15 Toneladas
	Montacargas	1	Hyundai	16 Toneladas
	Reach Stacker	1	Kalmar	45 Toneladas
	Grúa sobre Ruedas	1	Liebherr	100Ton
Granel	Banda Transportadora	11	RAPAT	40-125 HP
	Bascula	6	GSE	150-300T/h
	Bascula	1	Compuweigh	1200 T/h
	Cuchara	1	VERTERGENGRUPE	10,3 M3
	Cuchara	1	SMAG	20 M3
	Cuchara	3	SMAG	9,8 M3
	Cuchara	2	BUSTOS REYES	7 M3
	Cuchara	2	CROMEX	14 M3
	Tolva Granelera	3	Nacional	30 Ton
	Silos	1	GLOBAL INDUSTRIES	2500 Ton
	Silos	3	GLOBAL INDUSTRIES	5000 Ton
	Silos	3	MFS	6500 Ton
	Silos	2	GLOBAL INDUSTRIES	125 Ton
	Silos	2	MFS	86 Ton
	Equipo de Succión	1	VIGAN	600Ton/hr
	Cargador Frontal 938K	1	Caterpillar	4,1 m3
Liquidos	Cargador Frontal 950	4	Caterpillar	3,3 m3
	Retroexcavadora	1	Hyundai	6,5 Ton
	Retroexcavadora	1	Doosan	6,5 Ton
	Bomba Centrífuga	6	Goulds Pumps	450 gpm
	Bomba Centrífuga	2	Goulds Pumps	1900 gpm
	Caldera	1	Colmaquinas	150 BHP
	Compresor	1	Sullair	500CFM
Carbón	Tanques Atmosférico	3	Const API 650	3000 Ton
	Tanques Atmosférico	1	Const API 650	1000 Ton
	Tanques Atmosférico	2	Const API 650	500 Ton
	ALIMENTADOR DE CADENA	5	SHERBROOKE	500-2200 Ton/h
	ALIMENTADOR TUBULAR	1	PIPE CONVEYOR	2000 Ton/h
	APILADOR RADIAL	1	MIDWEST	1000 Ton/h
	APILADOR RADIAL	1	TGS	1000 Ton/h
	VOLCADORES CAMION	5	SAUR	90 Ton/h
	TOLVA TQ	2	SAC-SANDWELL	30m3
	TOLVA TQ	1	CARBOSAN-SIM	30 m3
	Cargador De Buque	1	SAC-SANDWELL	2200 Ton/h
	Banda Transportadora	7	SAC-SANDWELL	1450-2690 Ton/h
	Banda Transportadora	2	Midwest	1450-1350 Ton/h
	Cargador De Buque	1	SAC-SANDWELL	2200 Ton/H
Contenedores	Cargador Frontal 992	3	CATERPILLAR	22 Ton
	Cargador Frontal 780	4	HYUNDAI	7 M3
	Cargador Frontal 980	1	CATERPILLAR	12 M3
	Grúa Tipo RTG	4	ZPMC	50Ton
	Grúa Tipo STS	2	ZPMC	65 - 100 TON
	Tractocamión Quinta rueda	13	OTAWA	50 Ton
	Tractocamión Quinta rueda	5	CAPACITY	50 Ton
	Tractocamión Quinta rueda	5		50 Ton
	Tractocamión Quinta rueda	9	MAGNUN	70 Ton



Documento firmado digitalmente



3.12.3 Para el control de los equipos y aparejos de carga utilizados en las operaciones de cargue y descargue de mercancías en la Sociedad Portuaria de Santa Marta, se estableció el procedimiento PO-OPS-205 Control de Equipos y Aparejos de Carga.

3.13 INSTALACIONES PARA EL RECIBO DE LA CARGA

Sociedad Portuaria cuenta con el procedimiento PB-AMB-607 Manejo Integrado de Desechos Generados por Buques, en el cual se definen las directrices para el manejo integrado de desechos generados por buques que sean recibidos en las instalaciones del Puerto de Santa Marta, desde la notificación de descarga hasta su aprovechamiento o disposición final, conforme a lo establecido en el Convenio MARPOL 73/78 y la Resolución No. 0645 de 2014 de la DIMAR (y todas aquellas resoluciones, normas o convenios que los regulen, modifiquen o reemplacen), que incluye, entre otros, los siguientes requisitos:

3.13.1 El servicio de recibo de residuos, basuras y otros productos contaminantes, es prestado por operadores portuarios especializados, debidamente registrados y autorizados por la Sociedad Portuaria para esta actividad.

3.13.2 En la prestación del servicio, el operador portuario debe respetar las condiciones de seguridad integral de la Instalación Portuaria y aplicar la normativa y condiciones técnicas vigentes para esta actividad.

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

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

3.13.5 Los capitanes de los buques están obligados a comunicar a la Sociedad Portuaria y a la capitanía de Puerto de Santa Marta, la cantidad y tipos de residuos a bordo y en el caso de que se autorice evacuar, será a un operador portuario autorizado, constatando su disposición final, para evitar contaminación al medio ambiente. Dicha comunicación realizará de acuerdo a las disposiciones vigentes, que regulan las instalaciones de recepción de residuos procedentes de los buques.

3.13.6 Los operadores portuarios autorizados de recibir los residuos, basuras y demás productos contaminantes en el recinto portuario quedarán obligados a reportar a



Documento firmado digitalmente



Seguridad y Salud en el Trabajo y Protección ambiental, las descargas de residuos que hubiesen llevado a cabo y la disposición final del residuo. La sociedad Portuaria determinará los datos y la comunicación de la información.

3.13.7 Frente al manejo de los residuos que se generen durante la operación dentro de las instalaciones, este se debe desarrollar de acuerdo con lo establecido en las fichas de manejo ambiental: 2.1 Control de aguas residuales, 3.1 Trasiegos, 3.2 Manejo de químicos y sustancias peligrosas y 4.1 Manejo integral de residuos sólidos, así como lo establecido de las obligaciones derivadas del instrumento de manejo y control ambiental vigente.

CAPÍTULO IV. SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA

4.1 HORARIOS

4.1.1 Horario de atención al público.

El horario para la atención de servicios administrativos (Ventanillas de Comercio Exterior y Facturación) relacionados con la actividad portuaria será de lunes a sábados de 7:00 a.m. a 10:00 p.m. Domingos de 8:00 a.m. a 3:00 p.m. Lunes festivos de 7:00 a.m. a 7:00 p.m.

4.1.2 Horario de trabajo

Para las operaciones marinas, la Sociedad Portuaria, Operadores Portuarios y Agentes Marítimos, operarán y prestarán todos sus servicios, partiendo del principio de 24 horas, 365 días al año.

Parágrafo: Para efectos de la prestación de los servicios administrativos relacionados con la actividad portuaria, la Presidencia de la Sociedad Portuaria determinará los horarios adecuados, buscando la eficiencia u oportuna atención a los usuarios, los cuales se deben dar a conocer al público.



Documento firmado digitalmente



4.2 CONDICIONES DE LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

4.2.1 Los servicios relacionados con la actividad portuaria deben ser prestados por Operadores Portuarios autorizados por la autoridad nacional competente y registrada ante la Sociedad Portuaria, según lo establecido en el procedimiento conforme a lo establecido en el procedimiento PO-SEG-203 Registro y Control de Usuarios comprometiéndose éstos a cumplir los requisitos establecidos, en este Reglamento

4.2.2 Los servicios relacionados con la Instalación Portuaria de cruceros deben ser atendidos por prestadores de servicios turísticos con sujeción a la Ley 30 de 1996 y demás normas que regulen la actividad turística en Colombia.

4.2.3 La Sociedad Portuaria presta todos los servicios requeridos por la demanda del comercio exterior colombiano y la dinámica portuaria de la Región Caribe, relacionados con un terminal marítimo multipropósito de última generación, para todo tipo de carga. En la prestación de sus servicios adopta las medidas necesarias para proteger la vida e integridad de las personas y preservar el medio ambiente, conforme lo dispuesto en la normatividad sobre la materia.

4.2.4 La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., titular del Plan de Manejo Ambiental aprobado por la Resolución No. 354 de 1997 y sus modificaciones, es el único responsable ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales por cualquier incidente, accidente o evento que pueda presentarse y genere afectaciones ambientales.

4.3 DOCUMENTACIÓN NECESARIA PARA EL INGRESO Y LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS

Todos los Operadores Portuarios que deseen operar en las instalaciones de la Sociedad Portuaria deben aportar la documentación y requisitos establecidos en el procedimiento PO-SEG-203 Registro y Control de Usuarios, el cual debe ser entregado ante la Oficina de Registro y Control de la Sociedad Portuaria.

4.4 PROTOCOLO DE VERIFICACIÓN DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTO

4.4.1 Para la atención y prestación de los servicios portuarios, la Sociedad Portuaria dispone de oficinas para el análisis, verificación y validación de la información presentada por todos los usuarios en cumplimiento de los protocolos de seguridad, en desarrollo del procedimiento PO-SEG-203 Registro y Control de Usuarios y en sujeción a la legislación aduanera vigente, a la normatividad del Ministerio de Transporte y



entidades competentes, a los acuerdos especiales de protección al comercio exterior y a convenios de colaboración.

4.4.2 La presentación de la solicitud de registro por parte de los distintos usuarios ante la Sociedad Portuaria es una clara y expresa manifestación que el solicitante autoriza el tratamiento de la información registrada, en los términos de la Ley 1581 de 2012, lo anterior, de conformidad con lo señalado al momento de su solicitud, que se encuentra publicado en la página web www.spsm.com.co

4.4.3 La Sociedad Portuaria cuenta con el personal, equipos, tecnología y procedimientos necesarios para la verificación y validación de la información tanto para el recibo como para la entrega de las cargas en las distintas zonas de almacenamiento. Para esto, Sociedad Portuaria cuenta con el procedimiento PO-OPS-203 Autorización de Retiro y Entrega de Carga, en el cual se define la metodología para la autorización de retiro y entrega de la carga que hace transferencia por las instalaciones portuarias.

4.4.4 La Sociedad Portuaria podrá abstenerse de prestar los servicios a los operadores, cargas o embarcaciones cuyos documentos no estén completos o debidamente elaborados o su información sea inconsistente. La fecha y hora que se tiene en cuenta para el recibo de los documentos será definida por la Sociedad Portuaria en consideración al numeral 4.1.2. de este documento.

4.5 SERVICIOS GENERALES

4.5.1 Control de las operaciones portuarias, marítimas, terrestres, y férreas

4.5.1.1 Con el fin de cumplir con la calidad del servicio, la Sociedad Portuaria, deberá garantizar las condiciones mínimas de seguridad para las operaciones marítimas, terrestres y férreas, a fin de evitar situaciones de riesgo que pongan en peligro tanto al personal como a la carga y a los equipos. Para ello se debe tener en cuenta las condiciones de espacios, tipo de carga, características de equipos y medios de transporte.

4.5.1.2 La Sociedad Portuaria puede restringir la prestación del servicio hasta que se garanticen las condiciones de seguridad mínimas para las operaciones.



4.5.2 Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto

4.5.2.1 La Sociedad Portuaria cuenta con un Departamento de Seguridad que teniendo como referencia la Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria (OA-SEG-402 Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria y aquellos que lo modifiquen o sustituyan) y el Plan de Protección de la Instalación Portuaria (OA-SEG-202 Plan de Protección de Buques e Instalación Portuaria y aquellos que lo modifiquen o sustituyan) aprobado por la Dirección General Marítima – DIMAR , ubica y distribuye sus puestos de control y vigilancia con apoyo de empresas de vigilancia privada y con el soporte técnico de un sistema de circuito cerrado de televisión – CCTV, visualizado desde un centro de control y procedimientos que coadyuvan al fortalecimiento de las medidas de seguridad.

4.5.2.2 Los puestos de control y vigilancia dan cubrimiento a la totalidad de las instalaciones portuarias y zonas externas de almacenamiento, entradas y salidas de vehículos, carga y personal, patios de almacenamiento, zonas de aforos, vías de acceso, zonas de cargue y descargue, muelles e instalaciones administrativas. El CCTV tiene un cubrimiento del 100% de las áreas críticas y un 90% de la totalidad de la instalación portuaria.

4.5.3 Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto

El sistema de iluminación en la instalación portuaria está compuesto por torres de iluminación, postes y estructuras con reflectores que cuentan con un sistema de encendido de control automático. Se encuentran distribuidas en todas las zonas de los patios, vías y muelles, las cuales permiten contar con óptimos niveles de iluminación en cada una de las operaciones, garantizando la seguridad del personal y de la carga.

4.5.4 Condiciones de limpieza general del Terminal

4.5.4.1 Con el fin de garantizar las condiciones de salubridad, La Sociedad Portuaria tiene la responsabilidad de contar con el personal de aseo necesario organizado en cuadrillas, para la realización de la limpieza general del Terminal Marítimo, efectuando diariamente un recorrido de barrido y recolección de residuos sólidos por las vías de circulación, patios y muelles para mantener el entorno organizado y limpio, mediante la utilización de recursos y equipos necesarios para el mantenimiento de las vías y muelle. Lo anterior, según lo dispuesto en el procedimiento PO-TEC-201 Mantenimiento de Infraestructura y aquellos que lo modifiquen o sustituyan



Documento firmado digitalmente



4.5.4.2 Los derrames de granel sólido o líquido y todo desecho, basura o escombros deberá ser retirado dejando el muelle en las óptimas condiciones sanitarias y de limpieza. El transporte y la disposición final de los residuos retirados del puerto deberán cumplir las normas y procedimientos establecidos. Lo anterior, según lo dispuesto en el procedimiento PB-AMB-603 Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos y aquellos que lo modifiquen o sustituyan.

4.5.4.3 Así mismo será responsabilidad de los Operadores Portuarios, la limpieza inmediata de los muelles y en general de las zonas utilizadas en el Terminal, las cuales deberán mantenerse limpias durante la operación y entregarse completamente aseadas y organizadas al término de cada operación.

4.5.4.4 Está prohibido arrojar basuras, desperdicios y barreduras al mar, así como cualquier contaminante a consecuencia de la limpieza de muelles. En el caso de barrido se deberá dar disposición final de lo recolectado.

4.5.4.5 En el caso de gránulos sólidos, deberá efectuarse un barrido continuo en el muelle, colocando el producto en sacos, big bags, contenedor o carretilla para luego movilizarlo hasta un sitio de acopio temporal, donde posteriormente será transportado para su disposición final.

4.5.4.6 La limpieza general del Terminal se desarrollará con base en lo dispuesto en el procedimiento PO-TEC-201 Mantenimiento de Infraestructura y aquellos que lo modifiquen o sustituyan, así como lo señalado en el Plan de Manejo Ambiental vigente establecido mediante la Resolución No. 794 del 16 de mayo de 2008, la que la modifique o la sustituya.

4.5.5 Entrega de muelles.

4.5.5.1 La limpieza del muelle asignado y de las áreas de operaciones, deberá realizarse inmediatamente al término de la operación, así mismo deberá realizarse con todos los equipos y maquinaria utilizada durante el descargue y cargue de la Motonave deberán ser retirados del muelle.

4.5.5.2 En el evento en que el operador portuario no proceda como lo establece el presente reglamento, la Sociedad Portuaria ordenará a un tercero realizar la limpieza de las áreas de trabajo y éste servicio correrá por cuenta del operador.



4.6 SERVICIOS A LA NAVE:

4.6.1 Características del buque tipo o diseño

4.6.1.1 El Puerto de Santa Marta es un terminal marítimo multipropósito de última generación para todo tipo de carga, y su infraestructura está diseñada para la atención de los siguientes tipos de buques:

TIPO DE NAVE	ESLORA (mts)	MANG A (mts)	CALAD O (mts)	CAPACIDAD (TEUs/DWT)
POSTPANAMAX PLUS	320	50	16	8000 TEUs
PANAMAX	260	35	14	60.000 tons
CAPE SIZE	340	60	15	150.000 tons
AFRAMAX	245	35	14	80.000 tons
SUEZMAX	340	50	14	160.000 tons
NORWEGIAN BLISS CLASS	333	48,1	8,72	168.028 tons
BOURBON SAPPHIRE CLASS	91,1	19,02	6,5	7.863 tons
ZEA AMA CLASS	99,92	17	7	6.265 tons
INDUSTRIAL COURAGE	119,8	20	7	8.034 tons

4.6.2 Servicio de practicaje

4.6.2.1 Toda nave con registro bruto superior a 200 toneladas está obligada a utilizar piloto práctico, para la entrada y salida del puerto, atraque, desatraque, remolque, cambio de muelle o fondeadero y cualquier maniobra que indique su desplazamiento dentro del puerto.

4.6.2.2 El servicio de pilotaje comprende el asesoramiento a los capitanes en la conducción de las embarcaciones para la entrada, fondeo, atraque, desatraque, zarpe, salida y otras maniobras que se efectúen dentro de la zona portuaria. Este servicio es prestado por Operadores Portuarios debidamente registrados en la Superintendencia de Transporte con pilotos prácticos con licencia vigente expedida por la DIMAR.

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



Documento firmado digitalmente



4.6.2.4 Toda embarcación, cualquiera que sea su nacionalidad, tráfico, clasificación, eslora, calado y tonelaje de registro bruto, para ingresar, zarpar y realizar cualquier movimiento o maniobra dentro de la Zona Portuaria, deberá cumplir con las normas establecidas por la DIMAR sobre el uso del piloto práctico.

4.6.2.5 La contratación del servicio de pilotaje será responsabilidad del Agente Marítimo. La coordinación y supervisión de los servicios de pilotaje en lo que se refiere a maniobras propias del Terminal estará a cargo de la Dirección de Operaciones Marítimas de la Sociedad Portuaria.

4.6.2.6 La asesoría del piloto práctico no exime a los capitanes de las embarcaciones en su responsabilidad y mando en la navegación, debiendo considerarse la presencia del piloto práctico a bordo como asesor del capitán, quien puede o no aceptar las recomendaciones del piloto práctico.

4.6.2.7 En los casos en que exista limitación para los servicios de pilotaje por razones de mareas, corrientes, vientos, calados, visibilidad o cualquier otra circunstancia, el Agente Marítimo y la Sociedad Portuaria, determinarán la hora de prestación del servicio.

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

4.6.2.9 La Sociedad Portuaria exigirá a los Operadores Portuarios que presten el servicio de pilotaje, la constitución de pólizas de indemnización por los daños que puedan causar a las instalaciones o a terceros.

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

4.6.2.11 En los casos en que el operador portuario nominado para la prestación del servicio de pilotaje no se presente a la hora acordada para la realización de éste, la Sociedad Portuaria se reservará el derecho de nombrar otro operador portuario,



debidamente registrado ante el Ministerio de Transporte, que preste el servicio, sin perjuicio de otras acciones que se puedan derivar. Este último también debe estar registrado ante la autoridad competente.

4.6.2.12 Sitio de Abordaje. Para la prestación de los servicios de pilotaje, los pilotos prácticos abordarán y desembarcarán a/desde las embarcaciones en la boya de mar.

4.6.2.13 La limpieza general del Terminal se desarrollará con base en lo establecido en la ficha de manejo ambiental Manejo integral de residuos sólidos, así como lo estipulado en las obligaciones del instrumento de manejo y control ambiental vigente, establecido mediante la Resolución 794 del 16 de mayo de 2008, la que la modifique o la sustituya.

4.6.3 Servicio de Remolcador.

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

4.6.3.2 El uso del remolcador o remolcadores para las maniobras dentro de la Zona Portuaria estará sujeto a las normas y reglamentos expedidos por la DIMAR.

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

4.6.3.4 La Capitanía de Puerto de Santa Marta, puede determinar la cantidad de remolcadores de acuerdo con las características del buque, las regulaciones vigentes y las condiciones climáticas.

4.6.3.5 Los remolcadores que presten el servicio en las instalaciones del Puerto, deben estar debidamente certificados por la Autoridad Marítima o por sociedades internacionales de clasificación, autorizadas por esta; deben portar los certificados establecidos y el permiso de operación correspondientes y vigentes; deben contar como



mínimo con la tripulación establecida en el certificado de dotación mínima de seguridad expedido por la Autoridad Marítima.

4.6.3.6 La solicitud de servicio de remolcadores lo debe realizar el capitán del buque o en su defecto el armador o agente marítimo, ante el operador portuario, utilizando los procedimientos establecidos por este fin.

4.6.3.7 La Sociedad Portuaria exigirá a los Operadores Portuarios que presten el servicio de remolcador, la constitución de pólizas de indemnización por los daños que se puedan causar a las instalaciones o a terceros de acuerdo con el análisis de riesgo realizado por la Sociedad Portuaria.

4.6.3.8 En los casos en que el Operador Portuario nominado para la prestación del servicio de remolcador no se presente a la hora acordada para la realización de éste, la Sociedad Portuaria se reservará el derecho de nombrar a otro Operador Portuario, debidamente registrado ante el Ministerio de Transporte, que preste el servicio, sin perjuicio de otras acciones que se puedan derivar.

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

Parágrafo. Los remolcadores deberán contar con el *bollardpull* cabrestante y maniobrabilidad requerida para prestar un servicio seguro y eficiente dependiendo de las características de la nave, 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.

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

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

4.6.4.3 Descripción y alcance del servicio.



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

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

Para naves $\geq$ 200mts de eslora: 05 amarradores (2 con radio VHF).

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

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

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

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

4.6.4.7 El personal que asista a realizar la operación debe traer y usar correctamente todos los elementos de seguridad exigidos por la Sociedad Portuaria, entre los cuales están:

- Chaleco salvavidas para cada operario.
- Zapatos de seguridad con suela antideslizante.
- Guantes de protección.
- Casco de seguridad.
- Uniforme de colores vivos y reflectantes.
- Linterna para uso en operación nocturna.
- Equipos de radio portátil (VHF) equipado con sistema de manos libres.

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



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

4.6.4.10 Todos los operarios deben tener la suficiente experiencia en la prestación de éste servicio, así como la aprobación de cursos de actualización que garanticen el conocimiento en las herramientas de trabajo, tanto en tierra como a bordo de los barcos. Los operarios que empiecen a entrenar deberán tener licencia de marinero con los respectivos cursos básicos para la operación de amarre de un barco mercante.

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

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

4.6.4.13 El atraque o desatraque son maniobras que deben ser realizadas por un equipo conformado por el supervisor de operaciones de la Sociedad Portuaria, el capitán de la nave, el piloto práctico, los remolcadores, la tripulación de la nave y los amarradores, incluyendo el bote pasa-cabos.

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

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

4.6.5 Muellaje

4.6.5.1 Corresponde al tiempo de permanencia de la embarcación atracada o acoderada.



- a) Para todos los efectos, los períodos de permanencia de las embarcaciones en la zona portuaria serán establecidos por metro de eslora/hora, que comienzan a contar desde la fecha y hora en que se asegure el primer cabo al muelle hasta la fecha y hora en que se largue el último cabo; los cuales estarán dados de acuerdo con el estatuto tarifario que se encuentre vigente y aprobado por la Superintendencia de Transporte.
- b) El desplazamiento de una embarcación de un muelle diferente a la Sociedad Portuaria, implica la iniciación de un primer período a partir de la fecha y hora de atraque en el muelle.
- c) El desplazamiento de una embarcación de un muelle de la Sociedad Portuaria a la zona de fondeo y posterior regreso y atraque nuevamente, implica la iniciación de un primer período a partir de la fecha y hora del atraque respectivo.

4.6.5.2 Muellaje para Naves y Artefactos navales permanentes:

Corresponde a los tiempos de permanencia de las naves o artefactos navales que permanecen en el área del puerto al servicio de las operaciones del mismo.

- a) Los períodos son por mes o fracción.
- b) La tarifa es el cargo que se cobra, a la empresa que representa el artefacto naval, por la permanencia del mismo durante el mes o parte de él.
- c) Los artefactos navales que arriben al Puerto para ser nacionalizados, causarán muellaje, (acorde a la actividad a desarrollar), a partir de su nacionalización.

4.6.6 Acondicionamiento de grúas y aparejos

4.6.6.1 Cuando se utilicen las grúas de la nave, todos los componentes de las grúas y los dispositivos de seguridad deben estar en perfectas condiciones y contar con las certificaciones vigentes, para garantizar una operación segura. En caso que se sospeche o tenga la certeza que los componentes de las grúas o algún dispositivo de izaje o seguridad presenten deficiencia, se reportará a la Capitanía de Puerto para que asigne un Inspector que revise y emita un concepto si puede o no utilizarse el elemento cuestionado.

4.6.6.2 En caso de mal funcionamiento de las grúas y demás elementos de seguridad de la nave, la Sociedad Portuaria podrá adoptar las medidas pertinentes para evitar daños, sin que esto de lugar a reclamación por los retrasos. La Sociedad Portuaria no es responsable de los daños causados por el mal funcionamiento de la grúa de la nave.



Documento firmado digitalmente



4.6.7 Reparaciones menores

4.6.7.1 Las embarcaciones que se encuentren atracadas en los muelles, no podrán realizar reparación menor alguna sin la previa solicitud por escrito presentada por el agente marítimo y autorizado por la Capitanía de Puertos y la Sociedad Portuaria. La embarcación que se encuentre atracada pactará el tiempo de la reparación y en caso de que el tiempo calculado se prolongue, la Sociedad Portuaria podrá ordenar su fondeo por cuenta del Armador o representante de la nave.

Esta actividad se desarrollará con base en las fichas de manejo ambiental de Control de aguas residuales, Manejo de químicos y sustancias peligrosas y Manejo integral de residuos sólidos, así como en las obligaciones del instrumento de manejo y control ambiental vigente, establecido mediante la Resolución No. 794 del 16 de mayo de 2008, o la que la modifique o sustituya.

4.6.7.2 Cuando la reparación implique que la nave se quede sin maquinas propulsoras, debe solicitarse la autorización de la Capitanía de Puerto.

4.6.8 Aprovisionamiento y usería

4.6.8.1 Los servicios complementarios a la nave, tales como suministro de provisiones, inspecciones a la nave y otros, deben ser prestados por Operadores Portuarios registrados en la Instalación Portuaria y debidamente autorizados por la Sociedad Portuaria para dicha actividad.

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

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

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

4.6.8.5 El Agente Marítimo y el Capitán de la nave son responsables de la supervisión de los servicios complementarios a la nave suministrados por Operadores Portuarios independientes a la Sociedad Portuaria y deben tomar todas las medidas necesarias para que los servicios se presten cumpliendo con la legislación vigente y las normas de seguridad integral de la Instalación Portuaria. Igualmente son responsables por los



Documento firmado digitalmente



costos y perjuicios que pudieran causarle a la Sociedad Portuaria y a terceros afectados durante su prestación o ante la ocurrencia de cualquier incidente. Lo anterior, sin perjuicio de la existencia de la responsabilidad que pueda ser atribuible al operador portuario.

4.6.9 Recibo y/o suministro de lastre

4.6.9.1 El Puerto de Santa Marta no presta este tipo de servicios, pero brinda la facilidad a través de un operador portuario debidamente certificado para este servicio.

4.6.9.2 El armador del buque y el operador portuario que preste estos servicios tienen la obligación de cumplir con las órdenes que le imparte la autoridad marítima y/o el Puerto, en cumplimiento de la normatividad Colombiana vigente en materia de recibo y toma de lastre.

4.6.9.3 Las naves que por razones de la operación requieren tomar o verter agua del lastre están en la obligación de cumplir la reglamentación nacional e internacional que regula esta materia.

4.6.9.4 Está prohibido bombear lastre, a menos que se trate de lastre limpio, de conformidad con lo establecido por la convención Para Prevención de la Contaminación del Mar (MARPOL/73/78).

4.6.9.5 Para el recibo y/o suministro de lastre se tendrá en cuenta la ficha de manejo ambiental Control de aguas residuales y Trasiegos, así como las obligaciones del instrumento de manejo y control ambiental vigente, establecido mediante la Resolución 794 de 2008, o la que la modifique o sustituya.

4.6.9.6 Mediante resolución 477 de 2012 de la Dirección General Marítima se adoptan y establecen las medidas y el procedimiento de control para verificar la gestión del Agua de Lastre y sedimentos a bordo de naves y artefactos navales nacionales y extranjeros en aguas jurisdiccionales colombianas.

4.6.10 Suministro de combustible

4.6.10.1 Las operaciones de suministro de combustible de naves están controladas como actividades marítimas por la Capitanía de Puerto de Santa Marta. Los servicios de suministro y/o retiro de combustible de naves deben ser prestadas por operadores portuarios debidamente registrados y autorizados por la Sociedad Portuaria.



4.6.10.2 La solicitud del servicio de suministro y/o retiro de combustible debe ser presentada por el agente marítimo que representa a la nave a la Capitanía de Puertos para su autorización y para la asignación del Inspector de prevención de la contaminación y a la Sociedad Portuaria. La solicitud debe hacerse en los términos dispuestos en el presente reglamento para el anuncio de la nave y debe estar indicada por el agente marítimo en el reporte de maniobras.

4.6.10.3 La Sociedad portuaria autoriza el servicio solicitado cuando el operador portuario, nominado por el agente marítimo, haya cumplido todos los requisitos establecidos en este reglamento y se reserva el derecho de autorización en los casos en que por razones de espacio en el área de maniobras marítimas o de la instalación portuaria, la prestación del servicio constituya un alto riesgo, obstaculice, afecte la programación marítima. O sea incompatible con algún tipo de mercancía peligrosa que se esté cargando o descargando o que esté en mantención en el muelle.

4.6.10.4 Los tipos de combustibles que se suministran o se retiran por las Instalaciones Portuarias son los de operación marina, tipos Ifos, Marin Gas Oil (MGO) y Petróleo Crudo.

4.6.10.5 Para la acción de suministro de combustible, se tendrá en cuenta lo establecido en el procedimiento IB-OPS-201 Instructivo de Manejo de Trasiego y aquellos que lo modifiquen o lo sustituyan, el Plan de Manejo Ambiental y actos administrativos modificatorios y, lo establecido en la norma vigente sobre Gestión del Riesgo.

❖ Suministro de combustible con Buque-Tanque.

4.6.10.6 Para todas las operaciones de transferencia buque a buque, cada capitán es el responsable de la seguridad de su embarcación, tripulación, carga y equipamiento, garantizando que los estándares de seguridad no se vean afectados. Cada capitán debe asegurar que se cumpla con los procedimientos estipulados y se mantengan los estándares internacionales de seguridad. La operación de trasiego se autorizará sólo cuando los responsables de la operación tengan disponibles en el área los equipos de contención y recolección de derrames de hidrocarburos al agua y se cuente con la presencia del Inspector de prevención de la contaminación asignado por la Capitanía de Puertos.

❖ Suministro de combustible con Carro-Tanque.



Documento firmado digitalmente



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

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

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

4.6.10.10 Los capitanes de las naves, cuando entreguen combustible, se someterán a lo establecido en los protocolos pertinentes con el propósito de prevenir derrames. En caso de derrame se deberá comunicar de inmediato a los responsables del puerto, a la autoridad marítima y a la autoridad ambiental y debe comenzar la atención de la emergencia con sus propios recursos, mientras llegan los equipos de apoyo.

4.6.10.11 Todas las operaciones de suministro y/o retiro de combustible de naves deben estar asistidas por un Inspector de prevención de la contaminación designado por la Capitanía de Puerto, quien debe permanecer en la instalación portuaria durante el tiempo que dure la operación.

4.6.10.12 Para la acción de suministro de combustible, se tendrá en cuenta lo establecido en el procedimiento IB-OPS-201 Instructivo de Manejo de Tránsito y aquellos que lo modifiquen o lo sustituyan, el Plan de Manejo Ambiental y actos administrativos modificatorios.

4.6.11 Servicio de lancha

4.6.11.1 El servicio de lancha será contratado por el Agente Marítimo con Operadores Portuarios debidamente autorizados por el Ministerio de Transporte e inscritos ante la Sociedad Portuaria y con certificados vigentes expedidos por la Dirección General Marítima – DIMAR.



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

4.6.11.3 Dentro de la instalación Portuaria, todo el personal abordó debe cumplir con las normas de seguridad Integral aplicables.

4.6.12 Recepción de desechos líquidos, residuos sólidos y vertimientos

La Sociedad Portuaria cuenta con el procedimiento PB-AMB-607 Manejo Integrado de Desechos generados por Buques y aquellas que lo modifiquen o sustituyan, contiene, entre otras, los siguientes requisitos.

❖ Solicitud del Servicio.

4.6.12.1 Cuando una embarcación requiera el servicio de recepción de desechos líquidos y sólidos, el agente marítimo representante, deberá comunicar a la Sociedad Portuaria y al operador portuario autorizado para ejecutar la labor, informando de la operación a realizar, con la debida anticipación.

4.6.12.2 El agente marítimo contactará de forma inmediata al operador portuario, una vez haya recibido la instrucción por parte del inspector asignado por la Capitanía de Puerto de Santa Marta, también solicitará a la Sociedad Portuaria los permisos correspondientes anexando visto bueno de la Capitanía de Puerto para ingreso de vehículos y disponibilidad del personal de Seguridad y Salud en el Trabajo.

❖ Recolección de residuos generados por los buques y disposición final

4.6.12.3 Antes, durante y hasta finalizar la operación de recepción de residuos sólidos de naves, el operador portuario debe garantizar y mantener comunicación permanente entre la nave que entrega y el equipo que recibe. Además debe realizar una evaluación de riesgos suficiente para garantizar el completo control de la operación. Debe abarcar todos los riesgos operacionales y los medios respectivos para evitarlos.

4.6.12.4 El operador portuario designado para la actividad de recolección recibe del buque los residuos envasados en contenedores que deben ser escogidos teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- El material debe ser compatible con el residuo.

- Presentar resistencia a los golpes y durabilidad en la condiciones de manipulación a las que serán sometidos.
- Permitir contener los residuos en su interior sin que se originen perdidas al ser manipulados
- Se deben tener en cuenta las limitaciones que puedan surgir por la forma de manejo, almacenamiento, transporte, tratamiento o disposición final al que serán sometidos los residuos.

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

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

4.6.12.6 El área de Seguridad y Salud en el trabajo verificará el estado del vehículo, kit de derrame, extintor, permiso de la autoridad ambiental, rótulos de identificación de acuerdo a lo estipulado en la Norma Técnica Colombiana, números de las Naciones Unidas (UN) para cada material que se transporta, elementos básicos para la atención de emergencia, ingreso del Inspector de prevención de la contaminación y bandejas recolectoras.

4.6.12.7 Los desechos líquidos (aguas de sentina, aceites y aguas residuales domésticas) se reciben con vehículos tipos cisterna, el Inspector de prevención de la contaminación de la capitanía de puerto, verificará la conexión de acoples y mangueras a fin de comprobar que no existan fugas.

4.6.12.8 El Inspector de prevención de la contaminación asignado por la Capitanía de Puerto, dará autorización de inicio de la operación propiamente dicha, permanecerá y realizará seguimiento a la operación hasta su final.

4.6.12.9 El Operador Portuario realiza en presencia del Inspector de prevención de la contaminación de la Capitanía de Puerto, una medición al comienzo y al final de la





Documento firmado digitalmente



recepción de residuos sólidos del buque para determinar la cantidad de producto recibido. Dicha liquidación debe ser soportada en sitio con las tablas de aforo del tanque medido o la certificación del buque respecto a las cantidades entregadas. El operador portuario debe reportar a la Sociedad Portuaria al final del servicio, mediante correo electrónico, la cantidad de productos o desechos recibidos del buque.

4.6.12.10 El operador portuario dará manejo y disposición final adecuados a los desechos líquidos y residuos sólidos especiales acorde con las disposiciones legales vigentes y deberá entregar al puerto de Santa Marta el certificado de disposición final que garantice la gestión integral de los residuos retirados de las motonaves.

4.6.12.11 La recepción de desechos líquidos, residuos sólidos y vertimientos dentro de las instalaciones, se desarrollan con base en las fichas de manejo ambiental Control de aguas residuales; Uso y eficiente y manejo de agua y energía; Trasiegos; Manejo de químicos y sustancias peligrosas; Manejo integral de residuos sólidos; así como las obligaciones del instrumento de manejo y control ambiental vigente, establecido mediante Resolución 794 de 2008, la que la modifique o la sustituya.

4.6.12.12 La Sociedad Portuaria se reserva el derecho de no autorizar el servicio de recepción de residuos sólidos de la nave cuando:

- El estado del tiempo y las condiciones climáticas adversas pongan en peligro la operación.
- Cuando el equipo, accesorios y demás elementos necesarios para la operación no estén completos, no estén certificados, presenten deterioro o representen una condición sub-estándar.
- Cuando el personal involucrado en la maniobra no tenga las competencias, disponga o no esté utilizando los elementos de protección personal requeridos para el servicio.
- Todas las autorizaciones de recepción de residuos sólidos de naves están supeditadas a la programación de operaciones de las motonaves y al tiempo que dure el servicio para que no interfiera con los rendimientos programados.

4.6.13 Servicio de vigilancia

4.6.13.1 La seguridad de las naves mientras permanezcan en fondeo o atracadas está bajo la responsabilidad única del capitán.



Documento firmado digitalmente



4.6.14 Servicios públicos

4.6.14.1 Suministro de agua potable.

- El suministro de agua potable se prestará dentro del tiempo de operación de la motonave, por lo que no deberá afectar la permanencia de las embarcaciones.
- La Sociedad Portuaria cuenta con un estanque principal de 780 m3 de capacidad para aprovisionamiento de agua potable.
- El suministro de agua a motonaves se realiza mediante un sistema de bombeo y red de distribución principal de agua potable que en su trayectoria se deriva a cada uno de los muelles terminando en una toma que sirve de punto de conexión para el abastecimiento de agua potable a las motonaves.
- La solicitud del servicio de suministro de agua potable debe ser presentada a la Sociedad Portuaria por el agente marítimo que representa a la nave mínimo con 48 horas de anticipación a la fecha que requiere el servicio, dicha solicitud debe especificar el nombre de la motonave, cantidad de agua requerida, muelle asignado, fecha que requiere el servicio, horas de trabajo de la motonave.
- La calidad del agua potable que suministra Sociedad Portuaria será la misma que suministra el sistema de acueducto de la ciudad de Santa Marta.

4.6.14.2 Servicio de energía eléctrica

La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta no presta servicio de suministro de energía eléctrica.

4.6.15 Fumigaciones

El servicio de fumigación a la nave es contratado por el agente marítimo cuando éste requiera de dicho servicio, para ello deben utilizar operadores portuarios debidamente autorizados por la Superintendencia de Transporte , con el certificado vigente que lo habilita para prestar el servicio, así mismo deben estar inscritos cumpliendo con el procedimiento PO-SEG-203 Registro y Control de Usuarios y aquel que lo modifique o lo sustituya, de la Sociedad Portuaria.

4.6.16 Alquiler de equipos y aparejos.

4.6.16.1 El Puerto de Santa Marta podrá brindar el servicio de alquiler de equipos y aparejos a naves según su necesidad. Lo anterior irá sujeto a la disponibilidad de los



mismos de acuerdo a sus condiciones y características técnicas. Cada maniobra deberá ser consultada con el equipo de operaciones de la Sociedad Portuaria.

4.7 Servicios a los pasajeros.

4.7.1 El Puerto de Santa Marta no es un terminal de cruceros, por ende no se realizan operaciones de desembarque o embarque de pasajeros, salvo para casos puntuales. Los cruceros únicamente recalán en la terminal como puerto de tránsito.

4.7.2 Los pasajeros no pueden caminar por el terminal, al ser el Puerto un sitio de alto riesgo industrial. Para esto, proveemos buses para el transporte intraportuario de los pasajeros, desde el muelle hacia la subterminal de crucero y viceversa. También se permite el ingreso de los buses de shore excursión hasta el muelle, para así de esta manera los pasajeros que contratan tours no tienen que caminar por el muelle.

4.7.3 Los vehículos que ingresan al terminal a transportar pasajeros, sea para el transporte interno o shore excursión, deben cumplir con los requerimientos de seguridad (documentación al día, elementos de seguridad como extintor, plataforma de acceso para los pasajeros al bus).

4.7.4 Las agencias marítimas y operadores turísticos que ingresen al Puerto para esta operación, deben enviar listado de sus empleados y vehículos a ingresar para la operación, detallando nombre completo, número de identificación, placas del vehículo y conductor.

4.7.5 Los servicios para los pasajeros serán coordinados por la Agencia Marítima que representa la Nave, solicitando por escrito el acceso a la Instalación Portuaria de los mismos.

4.8 Servicios a la carga.

4.8.1 La Sociedad Portuaria cuenta con el personal, equipos, infraestructura y procedimientos necesarios (PO-OPS-204 Desarrollo de Operaciones Portuarias - Carga General, PO-OPS-208 Planeación y Desarrollo de las Operaciones Portuarias – Carga Rodada, PO-OPS-216 Planeación y Desarrollo de las Operaciones Portuarias - Granel Líquido, PO-OPS-202 Desarrollo de Operaciones Portuarias y Logísticas, PO-OPS-202 Operaciones del Cargue de Buques Carbón, y PO-OPS-201 Planeación del Cargue de Buques de Carbón para atender el manejo, transporte, transferencia y almacenamiento de:



- a) **Carga General.** Todo tipo de mercancías que se transporta en estado sólido, líquido o gaseoso, que varían en peso, tamaño, condición, naturaleza y clase utilizando diferentes tipos de envase, empaque y embalaje.
- i.* Carga con embalaje: Aquella que por sus características y para ser estibada con seguridad, requiere de la protección de un recipiente o embalaje, (cajas, cajones, tambores, barriles, bobinas, rollos, sacos, entre otros).
 - ii.* Carga suelta sin embalaje: Aquella que no necesita embalaje, por ejemplo: Planchas de hierro, rieles, tubos, llantas, piezas, etc.
 - iii.* Carga paletizada: Mercancías de una misma clase con embalaje estandarizado, agrupados y asegurados sobre unas paletas o estibas, formando un solo bulto, listo para manipularlo con mayor rapidez.
 - iv.* Carga Prees-lingada: También tiene un embalaje estandarizado. Se refiere a las cajas vienen listas, solo para engancharlas, generalmente hacen parte de un gran lote.
- b) **Carga a Gránel.** Carga que se transporta en abundancia y sin embalaje. Se estiba directamente en la bodega de los buques, en grandes compartimientos especialmente acondicionados como bodegas, tanques y silos. La carga puede ser:
- i.* Carga Solida: Abonos, granos o cereales, harinas, comestibles, fertilizantes, minerales.
 - ii.* Carga Líquida: Productos alimenticios, productos químicos, hidrocarburos, biodiesel, lubricantes, productos industriales.
 - iii.* Gaseosa: Gas propano, butano, otros.
- c) **Carga Contenerizada.** Carga general de diverso embalaje que se introduce en el interior de una caja metálica o de fibra de vidrio, de tamaño estándar, que permite movilizar mayor cantidad de carga en el menor tiempo posible.
- d) **Carga Roll On-Roll Off (Ro-Ro).** Todo tipo de cargamentos rodados, automóviles, camiones, equipos especiales, etc.
- e) **Carga Especial.** Esta dada para el cuidado en su manipulación, por condiciones tal como el peso, el grado de conservación, peligrosidad, alto valor, etc. y en su consecuencia requiere de un trato especial para su estiba:
- i.* **Carga pesada:** Maquinaria y vehículos que requieren de tratamientos especializados para ser estibados con seguridad.



- ii. **Carga Extra Dimensionada:** Maquinarias, cargas de proyecto, otros. Para las mercancías que excede las dimensiones y/o pesos permitidos por la ley para su tránsito por carreteras.
 - iii. **Carga Refrigerada:** Carnes, frutas, medicinas, otros. Productos alimenticios que para su conservación requieren determinado grado de temperatura constante.
 - iv. **Carga Peligrosa:** Sustancias químicas, ácidos, peróxidos, otros que deben ser manipulados y estibados, aplicando normas y procedimientos esenciales dispuestos por Organismos Internacionales como la OMI.
 - v. **Carga Valiosa:** Pielés, obras de arte, alhajas, metales preciosos, licores de gran calidad, cigarrillos, otros que por su condición, requiere de un tratamiento especial que permita su seguridad en la estiba
- f) **Carbón o carga con requerimiento ambiental especial:** El manejo de carga de carbón o cualquier tipo de carga que genere impactos ambientales significativos se realizará cumpliendo la normatividad ambiental existente mediante procesos efectivos que permitan el control y la prevención.

4.8.2 Manipulación y transporte de mercancías.

4.8.2.1 Ningún operador portuario puede manipular carga para la cual no ha sido autorizado. Los procedimientos para la manipulación de carga del operador portuario deben ajustarse siempre a las Normas de Seguridad Integral de la Sociedad Portuaria, publicadas en la página web www.spsm.com.co.

4.8.2.2 No obstante, en todos los casos, el operador portuario a cargo de la manipulación es responsable por la operación y la integridad de las personas y bienes involucrados.

4.8.2.3 Dentro de la administración de las distintas actividades que se realizan para el manejo de las cargas que hacen transferencia por la instalación portuaria, la Sociedad Portuaria establece un sistema para identificar las fases de la operación y la responsabilidad de las operaciones en cada una de las siguientes :

❖ PRIMERA FASE:



- a) **Descargue:** Desestiba y ubicación de la carga en el punto muerto de pluma o grúa, elevación y salida de bodega, traslado sobre cubierta, bajada al muelle o sobre unidad de transporte terrestre, marítima o férrea. La carga queda libre de aparejo.
- b) **Cargue:** La carga sobre el muelle o unidad de transporte marítima, terrestre o fluvial recibe aparejo, se eleva verticalmente, traslado sobre cubierta, baja al piso de la bodega, se libera de aparejo, se estiba bajo instrucciones del capitán.
- c) **Reestiba bordo bordo:** Comienza cuando la carga a bordo del barco es enganchada por la grúa con el uso de aparejos y es trasladada a otro sitio de la misma nave. Termina cuando la carga queda libre de aparejos

Responsabilidad de la operación de esta fase: Naviero (según términos del contrato de transporte, condiciones de fletamento y normas del Código de Comercio), o su representante, o el operador portuario.

Las actividades de manipulación y transporte de mercancías dentro de las instalaciones portuarias, se desarrollan teniendo en cuenta las fichas de manejo ambiental Manejo de químicos y sustancias peligrosas, Manejo integral de residuos sólidos, Manejo de carga y residuos de granel sólido y líquido, así como las obligaciones del instrumento de manejo y control ambiental vigente, establecido mediante la Resolución 794 de 2008, la que la modifique o sustituya.

❖ SEGUNDA FASE:

Transferencia o manejo de carga: La carga libre en el muelle o en el equipo de transporte es tomada por equipos de tierra, trasladada a través de un corredor de transferencia hasta un sector de almacenamiento previamente asignado. La carga se ubica en un cuadro de la bodega o patio, perfectamente clasificada y arrumada. La carga queda en absoluto equilibrio y libre del equipo que la transportó.

Las actividades de manipulación y transporte de mercancías dentro de las instalaciones portuarias, se desarrollan teniendo en cuenta las fichas de manejo ambiental Manejo de químicos y sustancias peligrosas, Manejo integral de residuos sólidos, Manejo de carga y residuos de granel sólido y líquido, así como las obligaciones del instrumento de manejo y control ambiental vigente, establecido mediante la Resolución 794 de 2008, la que la modifique o sustituya.

Responsabilidad de esta fase: Operador portuario.

❖ TERCERA FASE:

Almacenamiento: Permanencia de los cargamentos en una bodega o patio de almacenamiento, desde la finalización de la fase dos y el comienzo de la cuarta y viceversa. Se encuentra establecido en el procedimiento PO-OPS-202 Recibo y Almacenamiento de Carga.

Responsabilidad: Sociedad Portuaria o empresa arrendataria de alguna(s) área(s) de almacenamiento de la Sociedad Portuaria, de acuerdo con las condiciones establecidas en el contrato de arrendamiento o en consonancia con las normas que para tal propósito se expida.

Las actividades de manipulación y transporte de mercancías dentro de las instalaciones portuarias, se desarrollan teniendo en cuenta las fichas de manejo ambiental Manejo de químicos y sustancias peligrosas, Manejo integral de residuos sólidos, Manejo de carga y residuos de granel sólido y líquido, así como las obligaciones del instrumento de manejo y control ambiental vigente, establecido mediante la Resolución 794 de 2008, la que la modifique o sustituya.

❖ CUARTA FASE:

Cargue o descargue de medio de transporte: Descargue o arrume de los cargamentos y traslado desde/hasta el medio de transporte.

Las actividades de manipulación y transporte de mercancías dentro de las instalaciones portuarias, se desarrollan teniendo en cuenta las fichas de manejo ambiental Manejo de químicos y sustancias peligrosas, Manejo integral de residuos sólidos, Manejo de carga y residuos de granel sólido y líquido, así como las obligaciones del instrumento de manejo y control ambiental vigente, establecido mediante la Resolución 794 de 2008, la que la modifique o sustituya.

Responsabilidad: Propietario o representante o su operador portuario

En todo caso, la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., titular del plan de manejo ambiental, es el único responsable ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales por cualquier incidente, accidente o evento que pueda presentarse y genere afectaciones ambientales.





4.8.3 Reconocimiento e inspección de mercancías

4.8.3.1 La Sociedad Portuaria cuenta con zonas de almacenamientos, para mayor orientación de los usuarios sobre la ubicación de sus cargas y además se dispone de áreas restringidas, áreas de inspección o reconocimiento, para la atención de las distintas cargas que hacen transferencia por sus instalaciones.

4.8.3.2 La Sociedad Portuaria verificará el peso o medida de cualquier carga cuando no haya claridad sobre la misma, con cargo al Agente Marítimo, propietario o representante.

4.8.4 Marcación y rotulación

4.8.4.1 La Sociedad Portuaria no recibirá aquellas cargas que no tengan visiblemente escrito, en forma clara y legible las marcas, códigos, pesos, rotulación establecidas por la O.M.I., en caso de carga peligrosa, señales para su correcta manipulación o mantención y demás datos y características indicados en los documentos que los amparan, así mismo, no desembarcará embalajes que sin tener registros en el B/L como mercancía peligrosa, estén rotulados o etiquetados como tal.

4.8.5 Almacenaje y/o almacenamiento de mercancías.

4.8.5.1 La Sociedad Portuaria es la responsable de la ejecución y el control de las condiciones del almacenamiento, lo que implica el recibo, la custodia, protección, control y estado de la carga.

4.8.5.2 La Sociedad Portuaria recibe cuidadosamente la carga, vela por su adecuada estiba y el trato conveniente durante su manipulación, inspecciones por parte de los Agentes Aduaneros o autoridades competentes y el cargue a los medios de transporte terrestre, propendiendo por qué no se presenten averías, sustracciones o inconsistencias durante la permanencia en las zonas de almacenamiento o en el momento de su entrega.

4.8.6 El Puerto también presta los siguientes servicios a la carga:

- Consolidación y desconsolidación de mercancías.
- Acopio Abierto de origen férreo, marítimo o terrestre.
- Paletizado
- Fumigación



- Inspección de contenedores
- Cadenas de frío.
- Cargue/descargue/transbordo.
- Estiba/Desestiba.
- Clasificación y toma de muestras.
- Trimado/trincado/tarja.
- Manejo y reubicación.
- Servicio a los contenedores.
- Embalaje y reembalaje.
- Pesaje/cubicaje.

CAPÍTULO V. PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

5.1 PROTOCOLO DE MANIOBRAS

5.1.1 Aproximación e ingreso al canal del Terminal Portuario.

5.1.1.1 Toda nave que vaya a ingresar al Puerto deberá reportarse a 12 millas de la boya de mar y se comunicará vía VHF, canal 16, 11 con la estación control, para confirmar la hora estimada de arribo (ETA), calado máximo y características principales de la nave.

5.1.1.2 La estación de control dará las instrucciones sobre el ingreso y tránsito, hora de paso por la boya de mar y embarque del práctico. Los pilotos prácticos deberán encontrarse en las estaciones de lanchas de pilotos, al menos una hora antes del paso de la nave por la boya de mar.

5.1.1.3 Los operadores de la estación de control verificarán con el radar las posiciones reportadas por las naves debiendo registrarse en la bitácora esta verificación. En la estación de pilotos, el servicio de apoyo al practicaaje para el transporte acuático de los prácticos que embarcan o desembarcan de las naves que transitan por el canal de acceso al Puerto marítimo, dispondrá en forma regular, permanente e ininterrumpida los 365 días del año de las lanchas en adecuadas condiciones de alistamiento que permitan proveer un servicio seguro y eficiente. Estas lanchas serán de uso prioritario de los prácticos.

5.1.1.4 El orden de embarque de los prácticos será establecido por el Departamento de Operaciones. Se considerará como buque llegado a la boya de mar a aquellos que se encuentren a 12 millas de la misma, siempre y cuando se reporten por VHF, canal 16 a las estaciones de control tráfico, dependiendo del caso.

5.1.1.5 La velocidad de ingreso por el canal de acceso al Puerto será determinada por el calado de los buques y por las condiciones atmosféricas y oceanográficas durante las maniobras de entrada y salida de buques, pero esta velocidad no podrá exceder los 10 nudos en condiciones normales.





Documento firmado digitalmente



5.1.2 Maniobra de atraque.

La Sociedad Portuaria cuenta con el procedimiento PO-OPS-201 Administración de la línea de Atraque, para la administración de la línea de atraque, con el fin de planear y coordinar las maniobras de atraque y desatraque de motonaves, así como el de cargue y descargue de mercancías por el Puerto de Santa Marta.

5.1.2.1 La Sociedad Portuaria determinará el lugar de atraque de las naves, teniendo en cuenta la hora de arribo, frecuencia del servicio de la nave, el tipo de operación, tipo de nave y dimensiones, equipamiento y/o maquinaria que garanticen las más altas ratas de carga/descarga y tiempo de operación.

5.1.2.2 La Sociedad Portuaria debe comunicar oportunamente a los operadores portuarios de pilotaje, remolcador y amarre, el puesto de atraque para cada nave.

5.1.2.3 Las comunicaciones durante la maniobra de atraque, desatraque y movilización se realizan por radio, cuyo uso es obligatorio para los operadores portuarios que presten servicios de practicaje, remolcador y amarre de naves. Para la comunicación se utiliza el canal del sistema VHF que determine la Autoridad Marítima. Durante la maniobra sólo pueden intervenir en este canal los operadores portuarios y la Sociedad Portuaria. Para efectos de fondeo de embarcaciones se utilizarán los sitios definidos por DIMAR.

5.1.2.4 El abarloadamiento de embarcaciones o artefactos navales a unidades atracadas o en la zona de fondeo que le corresponda a la Sociedad Portuaria, podrá ser autorizado por el Puerto, previa solicitud de los capitanes de las embarcaciones 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 embarcaciones o los cargamentos no serán imputables a la Sociedad Portuaria.

Parágrafo: Por regla general las operaciones de cargue y/o descargue se efectuarán con la nave atracada al muelle. En casos especiales y de acuerdo con la situación operativa la Superintendencia de Transporte autorizará operaciones en zona de fondeo.

5.1.2.5 En este último caso, la mercancía pagará uso de instalaciones portuarias y el planchón o gabarra paga muellaje.



Documento firmado digitalmente



5.1.2.6 Todo planchón o gabarra atracada al muelle esté o no trabajando, suministrando agua o combustible a una embarcación, pagará a la Sociedad Portuaria muellaje de acuerdo a la tarifa establecida para este tipo de embarcaciones.

5.1.3 Maniobra de amarre.

5.1.3.1 La Sociedad Portuaria, exigirá al operador de amarre, el uso de los elementos de seguridad Personal, que garanticen la integridad de los trabajadores, de acuerdo con lo establecido en el Procedimiento de Seguridad de la Sociedad Portuaria.

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

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

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

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

5.1.3.6 El personal que asista a realizar la operación debe contar y hacer uso correcto de todos los elementos de seguridad exigidos por la Sociedad Portuaria, entre los cuales están:

- Chaleco salvavidas para cada operario.
- Zapatos de seguridad con suela antideslizante.



- Guantes de protección.
- Casco de seguridad.
- Uniforme de colores vivos y reflectantes.
- Linterna para uso en operación nocturna.
- Equipos de radio portátil (VHF) equipado con sistema de manos libres.

5.1.3.7 El buque deberá utilizar cabos suficientes y en buen estado para su amarre al muelle. La tripulación debe verificar la tensión de los cabos de amarre durante la operación. La distancia mínima entre naves es de 10 metros, dependiendo del tamaño del buque, de su superficie velica y de la intensidad del viento.

5.1.4 Maniobras de zarpe.

5.1.4.1 Ninguna nave que haya atracado en las instalaciones de la Sociedad Portuaria, puede salir de la instalación portuaria sin el zarpe que expida la autoridad marítima.

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

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

5.1.4.4 Las naves que maniobran para salir del Puerto, tienen la vía sobre aquellos que se aproximan a ingresar al canal de acceso.

5.1.4.5 Ningún buque podrá ingresar al canal o impedir en cualquier forma los movimientos de las naves que maniobran en el Puerto.

5.1.4.6 En el evento en que la Policía antinarcóticos u otro operador se encuentre realizando inspecciones submarinas en los distintos muelles de la Instalación Portuaria, el Capitán de la Nave a zarpar, deberá mantener la propela apagada, no realizar ninguna actividad referenciada con la maniobra de zarpe, así mismo desplegar como señal preventiva una bandera de código Alfa.



Documento firmado digitalmente



5.1.4.7 El buque debe permanecer en condiciones seguras de operación y su sistema de emergencia siempre listos.

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

5.1.5 Maniobra de reviro.

5.1.5.1 El capitán y el piloto práctico deben realizar la planeación de la maniobra de acuerdo con las condiciones particulares de la nave, el clima, entre otros, para darle el giro al buque, si es requerido en atención al costado de atraque solicitado. La maniobra de reviro se ejecuta con el apoyo de remolcadores y bajo las mayores condiciones de seguridad marítima de acuerdo a la reglamentación vigente de la autoridad marítima.

5.1.6 Maniobra de fondeo.

5.1.6.1 Las naves fondearán por su capitán y tripulación con la asesoría de piloto práctico, previa designación del área de fondeo por parte de la autoridad marítima.

5.1.6.2 El Puerto de Santa Marta no se hace responsable por cualquier novedad que se pueda presentar en fondeo. La seguridad del buque, mientras permanezca en fondeo está bajo la responsabilidad del Capitán, contando en todo momento con la disponibilidad de sus tripulantes para atender el fondeo o maniobras según el caso.

5.1.6.3 Las coordinaciones para proceder a fondeo las realizará la agencia marítima con la Capitanía de Puerto.

5.2 PROTOCOLO DE SEGURIDAD EN OPERACIONES EN LAS LÍNEAS DE AMARRE DEL TERMINAL

5.2.1 Con el objeto de garantizar la seguridad en operaciones en las líneas de amarre, los operadores portuarios que presten este servicio, deberán ceñirse a lo previsto en las normas nacionales y/o internacionales vigentes que regulan la actividad. Para este protocolo se debe tener en cuenta lo contemplado en el numeral 4.6.4 del presente reglamento.



Documento firmado digitalmente



5.2.2 El capitán de la nave debe garantizar que los amarres permanezcan debidamente tensionados de acuerdo a su necesidad.

5.2.3 El Puerto debe verificar el estado de cada una líneas de amarre y tipos de amarre, que estén debidamente encapillada, y a su vez inspeccionar que estos sean de las mismas características, en caso de encontrar novedad, será reportada oportunamente a la tripulación de la nave.

5.3 PROTOCOLO CONTROL DEL TRÁNSITO EN EL CANAL DE NAVEGACIÓN

5.3.1 La Sociedad Portuaria, deberá garantizar las condiciones mínimas de seguridad para las maniobras de control de tránsito en el canal de navegación, a fin de evitar situaciones de riesgo que pongan en peligro tanto al personal como a la nave y a los equipos. Para ello se debe tener en cuenta las condiciones climáticas y las características del buque para tal efecto cuando se presenten vientos de más de 45 nudos en el área de maniobras, la Sociedad Portuaria puede restringir la hora de prestación del servicio hasta que se garanticen las condiciones de seguridad mínimas para la maniobra.

5.4 PROTOCOLO ZARPE DE EMERGENCIA (INCENDIO, MAL TIEMPO, TERRORISMO, ETC.)

5.4.1 En caso de que por razones de riesgos de incendio, mal tiempo, terrorismo u otra condición que pusiera en peligro la vida de los usuarios del puerto, tripulantes y demás personas afectadas, del medio ambiente, de la seguridad de la motonave o de la carga, la Sociedad Portuaria notificará y solicitará a la Capitanía de Puerto de Santa Marta la autorización para el zarpe por emergencia declarada de la motonave involucrada y la Administración del puerto deberá dar cumplimiento a estas instrucciones.

5.4.2 El puerto, pondrá a disposición de la Capitanía de Puerto o los organismos de socorro y/o de seguridad, los recursos disponibles para el apoyo en la atención de la emergencia. Para este protocolo se debe tener en cuenta lo contemplado en el numeral 5.27 del presente reglamento.

5.4.3 Se tendrán en cuenta las acciones del plan de contingencia definidas en el plan de manejo ambiental vigente, establecido mediante la Resolución 794 de 2008 o la que la modifique o sustituya y los actos administrativos modificatorios, así como lo estipulado en la norma vigente sobre Gestión del Riesgo.



5.5 PROTOCOLO PARA APERTURA DE BODEGA

5.5.1 La apertura y cierre de las bodegas de carga será responsabilidad del capitán y de la tripulación del buque. Las bodegas de la nave se deberán abrir de acuerdo a la programación de descargue o cargue y plano de estiba para dar inicio a la operación.

5.5.2 En caso de no estar las bodegas o escotillas abiertas después de la libre plática, la Agencia Marítima o el operador portuario debe solicitar a la tripulación la apertura de bodegas o escotillas de acuerdo a la programación inicial para el cargue o descargue de mercancías, es opción del capitán mantener las bodegas programadas abiertas o solo las que se operan en el momento.

5.6 PROTOCOLO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE RENDIMIENTOS DE LAS NAVES Y PÉRDIDA DEL DERECHO A MUELLE

5.6.1 La Sociedad Portuaria, mediante el uso de sus facultades determinará sus Indicadores de rendimiento de acuerdo con el comportamiento que se registre año tras año en la actividad portuaria, los cuales le permitan establecer los parámetros de eficiencia y productividad que el Terminal necesita para atender su competitividad. Para ello se consideran:

- a) Tipo de carga
- b) Equipos para transferencia de la carga
- c) Tipo de operación
- d) Período de evaluación.

5.6.2 Adicionalmente, la Sociedad Portuaria podrá intervenir en aquellas operaciones con bajo rendimiento con el fin de garantizar el normal desarrollo de las maniobras del Terminal.

5.6.3 En caso de detectar que existe bajo rendimiento, la Sociedad Portuaria determinará la responsabilidad del tercero sobre el cual recae, para adoptar los correctivos que impiden el normal desarrollo y para establecer el motivo de las desviaciones para adjudicación de cargos.



Documento firmado digitalmente



5.7 PROTOCOLO DE EVACUACIÓN DIRECTA DE CARGAS

5.7.1 Cargues o Descargues Directos: Modalidad de una operación de cargue o descargue cuyas mercancías requieren la evacuación o cargue inmediato sin almacenamiento o pre-estiba en el Terminal.

5.7.2 La Vicepresidencia de Operaciones de la Sociedad Portuaria, coordinará y dispondrá de las operaciones de evacuación directa de carga. No deberá iniciar la operación hasta tanto se cumplan las condiciones de seguridad que esta le indique.

5.7.3 Para el caso de mercancía de evacuación inmediata, el propietario de la carga o quien lo represente, debe garantizar el flujo suficiente de vehículos que permita la operación.

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

5.8 PROTOCOLO PARA LA INSPECCIÓN SIMULTÁNEA DE MERCANCÍAS

5.8.1 La coordinación y desarrollo de la inspección simultánea de mercancías se llevará a cabo cumpliendo lo establecido en el Decreto 1520 de 2008 y las normas que lo reglamenten, modifiquen, adicionen o sustituyan, así como el procedimiento establecido en el “Manual de Procedimientos de Inspección Física Simultánea”, contemplado en el mencionado decreto.

5.9 PROTOCOLO DE INSPECCIÓN INTRUSIVA Y NO-INTRUSIVA DE CARGA

La Sociedad Portuaria cuenta con el procedimiento PO-SEG-214 Sistema de Inspección No Intrusiva (S.I.N.I), para establecer directrices y disposiciones relacionadas con la ubicación, operación, funcionamiento, mantenimiento, capacitación, utilización, lectura y almacenamiento de imágenes relacionados con los equipos de inspección no intrusiva de la Sociedad Portuaria de Santa Marta.

5.9.1 Para la realización de operaciones de inspección de carga como resultado de la solicitud de selectividad por parte de los representantes de las cargas, en los procesos de ingreso (importación) y salida de mercancías (exportación) del territorio nacional,



Documento firmado digitalmente



determinado por las autoridades de control competentes, ya sea ésta a través de procedimientos físicos o a través de los sistemas de información dispuestos por las mismas, deberá ser coordinada por el representante del importador, exportador o interesado, según sea el caso, quien deberá contratar los servicios del operador portuario e informar a la Sociedad Portuaria y a todos los involucrados de la práctica de la diligencia.

5.9.2 Cuando la práctica de la diligencia se lleve a cabo por decisión de una autoridad de control, sin intervención del representante de la carga, dicha autoridad se encargará de coordinar con la Sociedad Portuaria y el operador portuario, la programación de la operación, e informar a las partes intervinientes. En todo caso, los costos de la operación deberán ser asumidos por quien ostente la propiedad de la carga.

5.9.3 La inspección no intrusiva de carga se llevará a cabo con atención de las normas que regulan este proceso, cumpliendo además con lo establecido en el procedimiento operativo denominado PO-SEG-214 Sistema de Inspección No Intrusiva (S.I.N.I)

5.10 Protocolo Para El Descargue Con Lluvia

5.10.1 En caso de lluvias durante la ejecución de las operaciones, la Sociedad Portuaria podrá determinar la continuación o suspensión de las actividades del operador, sin perjuicio de la responsabilidad que recae sobre el operador portuario externo por continuar la operación bajo esta condición climática.

5.10.2 En general, cuando se presenten condiciones climáticas adversas (fuertes brisas, polvo, lluvias, etc.) que puedan afectar la integridad de las personas, la carga, el buque, los equipos y las instalaciones, la Sociedad Portuaria tiene la potestad de suspender las operaciones hasta tanto se normalice la situación.

5.10.3 Para el caso de operaciones con granel líquido y acero, dependiendo el grado de intensidad de la lluvia, el capitán de la nave determinará si procede a suspender el cargue o descargue cerrando válvulas y bodegas, a fin de garantizar las normas de seguridad tanto de las personas como de las cargas.

5.10.4 El protocolo para el descargue con lluvia dentro de las instalaciones, tendrá en cuenta las fichas de manejo ambiental: Control de aguas residuales, Trasiegos, Manejo de químicos y sustancias peligrosas, Manejo integral de residuos sólidos, Manejo de carga y residuos de granel sólido y líquido, así como las obligaciones del instrumento de



manejo y control ambiental vigente, establecido mediante la Resolución 794 de 2008, la que la modifique o sustituya.

5.11 PROTOCOLO DE ALMACENAMIENTO DESCUBIERTO

5.11.1 La Sociedad Portuaria es la responsable de la ejecución y el control de las condiciones del almacenamiento, lo que implica el recibo, la custodia, protección, control y estado de la carga.

5.11.2 Las cargas son distribuidas en las distintas zonas teniendo en cuenta el tipo de carga, tipo de producto, su embalaje, especificaciones, rotulación y requerimientos de sus dueños o representantes, quedando claramente identificado, la cantidad y el lugar donde se encuentran.

5.11.3 En los patios se almacenan vehículos, maquinarias y la carga general que permite su almacenamiento a cielo abierto sin que se afecte su preservación y la calidad con la que fue recibida, optimizando los espacios y compartiendo cargas cuando las circunstancias así lo requieran.

El protocolo para el rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua se desarrolla basado en las fichas de manejo ambiental: Control de aguas residuales, Trasiegos, Manejo de químicos y sustancias peligrosas, Manejo integral de residuos sólidos y Manejo de carga y residuos de granel sólido y líquido, así como lo establecido las obligaciones del instrumento de manejo y control ambiental vigente, establecido mediante la Resolución 795 de 2008, o la que la modifique o sustituya.

5.12 PROTOCOLO PARA LA ENTREGA DE LA CARGA

La Sociedad Portuaria cuenta con el procedimiento PO-OPS-203 Autorización de Retiro y Entrega de Carga, cuyo objetivo es establecer la metodología para la autorización de retiro y entrega de la carga que hace transferencia por las instalaciones del puerto.

5.12.1 Sin perjuicio de las disposiciones aduaneras que serán de obligatorio cumplimiento, las siguientes normas aplicarán en la definición y responsabilidad en la entrega de cargamentos:

5.12.2 La Sociedad Portuaria entregará las cargas en las mismas condiciones en que fueron recibidas del operador portuario al propietario o consignatario de la carga por mandato del conocimiento de embarque, o a su representante legal, previa presentación



Documento firmado digitalmente



de la documentación requerida para importación, exportación, cabotaje; de las facturas canceladas por los servicios prestados y el lleno de los demás requisitos exigidos por la Sociedad Portuaria, DIAN, y demás autoridades competentes.

5.12.3 Los cargamentos en tránsito internacional y transitorio se entregarán al agente marítimo, previo los requisitos del numeral 5.12.2 del presente documento.

5.12.4 Los cargamentos que vayan a ser evacuados directamente, además de cumplir con los procedimientos establecidos en el manual de procedimientos, debe garantizar el flujo suficiente de vehículos que permita una eficiente operación.

5.12.5 La Sociedad Portuaria en la fecha de entrega del último saldo de cada cargamento, ratificará las condiciones de entrega en el formulario que para tal efecto debe presentar el propietario o consignatario de la carga o su representante. No se expedirán certificaciones posteriores.

5.13 PROTOCOLO PARA EL MANEJO DE CARGAS CONTAMINADA

5.13.1 Cuando se trate de carga general y/o contenedores, la inspección de la carga por parte de la Sociedad Portuaria, solo procederá de forma visual sobre la parte externa de su embalaje, al momento de su recepción. La Sociedad Portuaria recibirá los cargamentos de parte del naviero y/u operador portuario, bajo presunción de buen estado y condición, reservándose el derecho de verificar dicha condición. En cualquier caso, la Sociedad Portuaria podrá monitorear periódicamente la carga para determinar si existe contaminación o deterioro, según revisión externa.

5.13.2 Cuando se trate de granel solido o líquido, si se detectan cargas contaminadas, la misma deberá ser sometida a un proceso de descontaminación, previo consentimiento del propietario o su representante. Si no es posible obtener autorización para su tratamiento en un tiempo razonable y la contaminación genera un riesgo de peligro potencial para el puerto, otras cargas, o para la salud humana, la Sociedad Portuaria procederá a su descontaminación o a su destrucción, sin que por ello se le pueda ser atribuida responsabilidad alguna. En todo caso, el costo de la descontaminación o la destrucción será a cargo del usuario propietario y/o consignatario de la carga. Lo anterior sin perjuicio de que la Sociedad Portuaria informe a la autoridad competente, para que ésta coordine la acción a realizar o la evacuación inmediata del producto. Sin embargo, en casos que ameriten acciones inmediatas, la Sociedad Portuaria adoptará las medidas de precaución o las medidas correctivas necesarias y posteriormente informará a las autoridades competentes.



Documento firmado digitalmente



5.13.3 En todo caso, para estas cargas procederá la aplicación de lo establecido en los numerales 5.15 y 5.16 del presente reglamento, correspondiente al protocolo sobre cargas objetables y el procedimiento establecido por la Sociedad Portuaria relativos al manejo y descontaminación de las cargas.

5.14 PROTOCOLO DE OPERACIONES EN FONDEO

5.14.1 La Sociedad Portuaria de Santa Marta no realiza operaciones en zona de fondeo.

5.15 PROTOCOLO SOBRE CARGAS OBJETABLES

5.15.1 Cuando se tenga conocimiento que a bordo de la embarcación se transporten cargas averiadas que por su condición puedan ser consideradas carga objetable y pretendan ser descargadas por el puerto, o que aún con destino a otros puertos, por sus condiciones de estiba pueda afectar la operación de cargue o descargue de la embarcación, se deberá informar a la Sociedad Portuaria por parte de la agencia marítima representante de la nave, con anticipación al arribo de la misma.

5.15.2 Durante la programación de la nave debe coordinarse el tratamiento pertinente que involucre el manejo de estas cargas.

5.15.3 Cuando no se cuente con información previa y tales cargas sean detectadas durante la operación de descargue, el operador portuario responsable de la operación, deberá informar a la Sociedad Portuaria este hecho, a fin de determinar la procedencia del descargue de estas mercancías.

5.15.4 Cuando éstas cargas involucren el manejo de mercancías peligrosas, adicionalmente deberá darse aplicación a lo contemplado para estas últimas en el presente reglamento.

5.15.5 En todo caso para el manejo de cargas averiadas u objetables se deberá tener en cuenta lo siguiente:

- El agente marítimo deberá informar tal hecho al propietario o responsable de la carga, quien deberá estar presente para determinar la procedencia del descargue.
- Antes del descargue de la carga, se debe elaborar un documento donde conste este hecho, el estado de la mercancía, la decisión de descargue tomada, el procedimiento a seguir para definir la libre disposición de la mercancía y el

tiempo para este proceso y los responsables de los costos que se generen con el manejo de la carga. Este documento deberá ser suscrito por las partes involucradas como constancia de aceptación de las condiciones establecidas para la procedencia de la operación de descargue.

5.16 PROTOCOLO PARA LA REMOCIÓN DE CARGAS OBJETABLES

5.16.1 Para la remoción y tratamiento de cargas objetables, se deberán aplicar los procedimientos y protocolos establecidos por la Sociedad Portuaria en el presente reglamento y en especial, en las normas vigentes que regulen la materia y/o proceso de acuerdo al estado, condición y naturaleza de las mismas.

5.17 PROTOCOLO PARA EL MANEJO DE CARGAS PARA OTROS PUERTOS, CARGAS EN TRÁNSITO

5.17.1 El recibo de carga para otros puertos y/o cargas en tránsito se sujetará a lo establecido en las normas que lo regulen, con especial cumplimiento de la normatividad aduanera, y así mismo, a lo establecido en el presente reglamento para el recibo de cargas y a los procedimientos que para tal fin determine la Sociedad Portuaria.

5.17.2 El naviero deberá suministrar a la Sociedad Portuaria, la información correspondiente para la plena identificación de estas cargas y su destino, así como su disposición aduanera y documentos que la soportan.

5.18 PROTOCOLO PARA EL RESCATE DE CARGAS, MERCANCÍAS Y OBJETOS QUE CAIGAN AL AGUA

5.18.1 El armador, su agente o el operador portuario, tienen la obligación de prevenir caída de cualquier tipo de mercancía u objeto al agua, retirar o recuperar las mercancías u objetos que caigan al agua durante su manipulación y serán responsables por los perjuicios ambientales causados. Si la caída de mercancías u objetos al agua son susceptibles de causar contaminación ambiental y/o daño a la calidad del agua, se deberá notificar inmediatamente a los entes de control ambiental para que determinen las medidas correctivas a que haya lugar.

El protocolo para el rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua se debe desarrollar con base en lo establecido en las fichas de manejo ambiental del Plan de



Documento firmado digitalmente





Manejo Ambiental aprobado mediante Resolución No. 354 del 06 de mayo de 1997, modificada por la Resolución No. 794 del 16 de mayo de 2008 y la Resolución No. 176 del 21 de febrero de 2013, y todas aquellas modificaciones que se lleguen a presentar: 2.1 Control de aguas residuales 3.1 Trasiegos, 3.2 Manejo de químicos y sustancias peligrosas, 4.1 Manejo integral de residuos sólidos, 4.3 Manejo de carga y residuos de granel sólido y líquido, así como en las obligaciones del instrumento de manejo y control ambiental vigente.

5.18.2 En el caso de que durante una de las operaciones se presente la caída de una de las cargas, se procederá activar el siguiente procedimiento:

- Reportar a las personas o autoridades que corresponda de acuerdo con el proceso de notificación establecido en la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta.
- De acuerdo con las características y volumen de la carga, evaluar la necesidad de tomar medidas tendientes a la protección del medio marino.
- Si se trata de carga con contenido de químicos o sustancias peligrosas, seguir las instrucciones dadas en la Guía de atención de emergencias por ese producto, y/o llamar al dueño de la carga para recibir instrucciones acerca del manejo y cuidados que se deben adoptar.
- Si están dadas las condiciones, enviar buzos para que establezcan el estado de la carga con respecto a la presencia de fugas o deterioro del embalaje.
- Si la carga es reactiva al agua y representa peligro de explosión, si es posible se debe alejar de las instalaciones portuarias y llevarla mar adentro; de lo contrario se deberá aislar el área y activar el procedimiento descrito en el numeral de respuesta a incendio y/o explosión.
- Recuperar la mercancía que cayó en el agua, disponerla en un sitio aislado, y debidamente demarcado, para que se seque.
- El dueño de la carga deberá retirarla del terminal marítimo y darle una disposición final adecuada.

5.18.3 Si el armador, su agente marítimo o el operador portuario no toman las medidas necesarias para el retiro de mercancías u objetos caídos al agua, la Sociedad Portuaria previa consulta con la autoridad marítima puede proceder a contratar el retiro, siendo los costos asumidos por el armador, su agente marítimo o el operador portuario.

El protocolo para el rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua se debe desarrollar con base en lo establecido en las fichas de manejo ambiental del Plan de



Documento firmado digitalmente



Manejo Ambiental aprobado mediante Resolución No. 354 del 06 de mayo de 1997, modificada por la Resolución No. 794 del 16 de mayo de 2008 y la Resolución No. 176 del 21 de febrero de 2013, y todas aquellas modificaciones que se lleguen a presentar: 2.1 Control de aguas residuales 3.1 Trasiegos, 3.2 Manejo de químicos y sustancias peligrosas, 4.1 Manejo integral de residuos sólidos, 4.3 Manejo de carga y residuos de granel sólido y líquido, así como en las obligaciones del instrumento de manejo y control ambiental vigente.

5.18.4 Para el retiro o recuperación de las mercancías u objetos caídos al agua, se requiere del uso de buzos, éste operador portuario debe contar con todas las licencias que exigen las normas y con el equipo profesional que exige esta actividad.

El protocolo para el rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua se desarrollen con base en lo establecido en las fichas de manejo ambiental del Plan de Manejo Ambiental aprobado mediante Resolución No. 354 del 06 de mayo de 1997, modificada por la Resolución No. 794 del 16 de mayo de 2008 y la Resolución No. 176 del 21 de febrero de 2013, y todas aquellas modificaciones que se lleguen a presentar: 2.1 Control de aguas residuales 3.1 Trasiegos, 3.2 Manejo de químicos y sustancias peligrosas, 4.1 Manejo integral de residuos sólidos, 4.3 Manejo de carga y residuos de granel sólido y líquido, así como en las obligaciones del instrumento de manejo y control ambiental vigente.

5.19 PROTOCOLO PARA EVITAR LA PRESENCIA DE ANIMALES

5.19.1 La Sociedad Portuaria tiene establecido un programa de prevención y control de plagas y animales realizando una combinación de controles de higiene, educación, disposición de residuos, control biológico, mecánico y físico de las plagas. Además, cuenta con un proceso de control de caninos que incluye colecta, esterilización, desparasitación y reubicación de la población al interior de la instalación portuaria, disminuyendo los riesgos de enfermedades zoonóticas, daños a la propiedad, riesgo a la comunidad y evita las condiciones precarias de estos animales asegurando su bienestar.

5.19.2 El contratista encargado de ejecutar el programa de control de plagas y animales debe contar con todos los elementos de protección personal, cumplir con las normas de Seguridad Integral establecidas en la instalación portuaria y los permisos necesarios por parte de las autoridades sanitarias para la ejecución de actividades establecidas en el programa.

❖ Control de Caninos



5.19.3 Mediante la instalación de mecanismos especializados (jaulas de activación automática, mallas, redes) se realiza la colecta de perros. Los técnicos que ejecutan esta labor deben tener elementos que brinden seguridad a los operarios (guantes, polainas, delantal de carnaza, botas de seguridad, overol)

5.19.4 Con la ayuda de una camioneta se realiza el transporte de los perros en guacales independientes, hasta la clínica veterinaria.

5.19.5 Una vez terminado el procedimiento veterinario, los animales serán reubicados responsablemente en hogares, familias, fincas, fundaciones de la región, que garanticen el bienestar de los mismos.

❖ Control de Roedores

5.19.6 Se ejecuta por medio de una metodología y actividades de prevención y control de roedores realizando un proceso permanente y sistemático sobre la población, asegurando que el personal, los productos y áreas no sean contaminados por microorganismos y/o enfermedades causadas y transmitidas por estos vectores.

5.19.7 Para la implementación de la metodología, se realiza una identificación del tipo de plagas a controlar, nivel de infestación, puntos críticos, condiciones alrededor de las instalaciones, hermeticidad ante el ingreso de plaga, condiciones de higiene, almacenamiento y transporte de mercancías.

5.19.8 Para controlar roedores se utilizan equipos como platos, bandejas, jaulas, trampas de impacto, trampas cocodrilo y láminas de pegamento, mediante la instalación de una red de cebado, sobre la cual se realiza seguimiento y monitoreo periódico.

El protocolo para el control de roedores se desarrolla con base en lo establecido en la ficha de manejo ambiental 4.3. Control de plagas, del Plan de Manejo Ambiental aprobado mediante Resolución No. 354 del 06 de mayo de 1997, modificada por la Resolución No. 794 del 16 de mayo de 2008 y la Resolución No. 176 del 21 de febrero de 2013, y todas aquellas modificaciones que se lleguen a presentar

❖ Control de Insectos Voladores y Rastreros

5.19.9 Se realiza mediante la aplicación de insecticidas apoyado de equipos aspersores por el método de nebulización controlando la proliferación de vectores al interior de las



Documento firmado digitalmente



instalaciones operativas y administrativas. Este tipo de actividades es mensualmente y de acuerdo a lo establecido en el procedimiento PB-AMB-604. *“Prestación del servicio antes, durante y después de la fumigación”*

El protocolo para el control de insectos voladores y rastreros se desarrolla con base en lo establecido en la ficha de manejo ambiental 4.3. Control de plagas, del Plan de Manejo Ambiental aprobado mediante Resolución No. 354 del 06 de mayo de 1997, modificada por la Resolución No. 794 del 16 de mayo de 2008 y la Resolución No. 176 del 21 de febrero de 2013, y todas aquellas modificaciones que se lleguen a presentar

❖ Control de Palomas

5.19.10 Al interior de las instalaciones portuarias se cuenta con sistemas de redes que hacen posible cubrir grandes superficies de fachadas y lugares de anidamiento y pasamiento de aves. El tamaño de la red está diseñado de tal modo que las aves son prácticamente bloqueadas y al mismo tiempo no pueden enredarse en ella.

El protocolo para el control de palomas se desarrolla con base en lo establecido en la ficha de manejo ambiental 4.3. Control de plagas, del Plan de Manejo Ambiental aprobado mediante Resolución No. 354 del 06 de mayo de 1997, modificada por la Resolución No. 794 del 16 de mayo de 2008 y la Resolución No. 176 del 21 de febrero de 2013, y todas aquellas modificaciones que se lleguen a presentar

5.20 PROTOCOLO DE OPERACIÓN DE EQUIPOS

5.20.1 Todos los equipos que realicen operaciones en el Puerto deberán estar debidamente rotulados con el logotipo o nombre de la empresa y/u operador portuario.

5.20.2 El operador portuario garantizará la operatividad de todo equipo que realice movimientos y transporte de carga en términos de condiciones mecánicas, técnicas y de funcionamiento en general así como también la idoneidad de su operador.

5.20.3 Todo equipo que ingrese a la instalación portuaria deberá contar con una certificación vigente y renovable al menos una vez al año. Dicha certificación debe ser emitida por una casa clasificadora de reconocimiento nacional o internacional, registrada ante la Superintendencia de Transporte. Lo anterior es responsabilidad del operador portuario, propietario del equipo o usuario. En el caso de los equipos no portuarios que ingresen a la instalación portuaria a ejecutar actividades distintas a operaciones



Documento firmado digitalmente



portuarias, deben ser inspeccionado por Seguridad y Salud en el Trabajo antes de su ingreso a la I.P. quien dará o negará su ingreso.

5.20.4 El Puerto podrá retirar de sus instalaciones cualquier equipo que no cumpla con los anteriores requisitos.

5.21 PROTOCOLO DE CONTROL DE INGRESO Y SALIDA DE PERSONAS

La Sociedad Portuaria cuenta con el procedimiento PO-SEG-201 Ingreso y Salida de Vehículos, Carga y Personal, cuyo objetivo es establecer las directrices que permitan realizar un efectivo control al ingreso, permanencia y salida de todo tipo de vehículos, carga y personal durante las 24 horas en las instalaciones del puerto, con la finalidad de preservar la seguridad de la infraestructura, los equipos, de la carga y de garantizar la calidad de los servicios los usuarios.

a) Quien desee ingresar a las instalaciones de la Sociedad Portuaria, independientemente de la actividad a realizar debe tramitar su solicitud de ingreso a través de la página Web www.spsm.com.co dando click en el ícono PUERTO VIRTUAL, registrando la información solicitada, y adjuntando los documentos soporte.

b) El acceso, circulación y permanencia de las personas que ingresan a las instalaciones del Puerto está regulada por el nivel de protección en que se encuentre el Terminal según el Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias – PBIP–, las normas de este reglamento, procedimientos documentados y demás instrucciones que al respecto imparta la Sociedad Portuaria.

c) Los empleados de la Sociedad Portuaria y sus filiales mediante el carné, ubicado en un lugar visible que lo identifica como empleado y le permite activar los controles de acceso a las instalaciones.

d) Los usuarios, presentando el carné de Protección Integral vigente y el documento de identidad debidamente registrado que le permite el ingreso y le indica el período autorizado, la dependencia y la empresa.

e) El Puerto está en la obligación de permitir en todo momento el libre acceso a sus instalaciones de los funcionarios del Ministerio de Transporte, de la Autoridad Marítima, de la Superintendencia de Transporte y demás autoridades de control en cumplimiento de las funciones legales, que le corresponda a cada una de ellas, proporcionando los



elementos de protección personal y de salud en el trabajo que sean requeridos y obligando a su uso en todo momento y lugar dentro de la instalación portuaria

f) Las tripulaciones de las embarcaciones, mediante la presentación del permiso expedido por la Autoridad de Migración (*Short Pass*) y su pasaporte, documento que lo identifica durante la permanencia de la motonave en Puerto.

g) Los pasajeros y tripulaciones de buques de pasajeros, de acuerdo a los listados enviados por la Agencia Marítima y el documento de identificación expedido por el buque a cada pasajero o miembro de la tripulación.

h) Los usuarios ocasionales o visitantes, previa notificación enviada por la dependencia interesada relacionando nombre, identificación, área a visitar y persona que acompaña, mediante su documento de identificación que le permite recibir un carné de visitante, el cual deberá portar en un lugar visible.

i) Los buzos, adicionalmente al procedimiento de ingreso para todos los usuarios, deberán presentar un permiso de la Policía Antinarcóticos.

j) Los usuarios que ingresen a la instalación portuaria son responsables de su propia seguridad y se comprometen a seguir todas las medidas necesarias para evitar accidentes. Igualmente, deben cumplir las instrucciones que la Sociedad Portuaria imparta al respecto.

k) Toda persona que ingrese a la instalación portuaria deberá estar registrada previamente ante la Sociedad Portuaria. La empresa debe registrar a sus funcionarios siguiendo las instrucciones que señale la Sociedad Portuaria, para las personas que estrictamente lo requieran, incluyendo los siguientes datos: nombres y apellidos, número de la cédula de ciudadanía, cargo y actividad o gestión específica a realizar.

l) Cuando algún trabajador de alguna empresa usuaria del Terminal o un operador portuario deje de prestar sus servicios a ésta, la empresa deberá reportar a la Sociedad Portuaria esta novedad, retener el carné o ficha de identificación y devolverla para su anulación.

m) Ninguna persona natural o jurídica podrá operar, efectuar operaciones marítimas, desembarcar o embarcar mercancías, provisiones, materiales sólidos o líquidos, equipajes y elementos de uso personal o de cualquier otra naturaleza sin el previo



cumplimiento de los requisitos exigidos por las autoridades competentes o en este reglamento.

n) La permanencia en la instalación portuaria debe ajustarse a los horarios correspondientes con la actividad a realizar. No debe sobrepasar el tiempo de horario para su actividad. Los operadores portuarios y demás usuarios son responsables de que el personal a su cargo salga de las instalaciones portuarias tan pronto concluya la labor para la cual se autorizó el ingreso.

o) Las personas que transiten por las áreas operativas de la instalación portuaria, deberán vestir con uniforme, chaleco reflectivo, casco, botas y demás implementos de seguridad. El uniforme debe estar marcado con el nombre y logotipo de la empresa correspondiente y puede tener las franjas reflectivas que remplacen el chaleco pero que brinden protección y buena presentación personal.

p) Todo usuario debe acatar las instrucciones de la Sociedad Portuaria para su desplazamiento dentro de la instalación portuaria, respetando las señales de tránsito peatonal y vehicular. Igualmente debe permanecer en el sitio de labores para las cuales se le ha permitido el ingreso. Por razones de seguridad no se le permite el acceso a áreas diferentes de las autorizadas.

Queda terminantemente prohibido el ingreso y porte de cualquier tipo de arma a las instalaciones del Terminal, a excepción de las autoridades policivas o militares en servicio activo, siempre y cuando estén en ejercicio de sus funciones y los funcionarios de Seguridad de la Sociedad Portuaria, con arreglo a las disposiciones legales y los permisos obtenidos para su funcionamiento por parte de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.

q) Demás disposiciones contempladas en los procedimientos de control y seguridad de la Sociedad Portuaria

5.22 PROTOCOLO DE CONTROL DE INGRESO Y SALIDA DE VEHÍCULOS

La Sociedad Portuaria cuenta con el procedimiento PO-SEG-201 Ingreso y Salida de Vehículos, Carga y Personal y aquellos que lo modifiquen o sustituyan, cuyo objetivo es establecer las directrices que permitan realizar un efectivo control al ingreso, permanencia y salida de todo tipo de vehículos, carga y personal durante las 24 horas en las instalaciones del puerto, con la finalidad de preservar la seguridad de la



Documento firmado digitalmente



infraestructura, los equipos, de la carga y de garantizar la calidad de los servicios los usuarios.

a) El ingreso de vehículos particulares está restringido y su autorización de entrada depende de la disponibilidad de zonas de parqueo. El trámite de solicitud de ingreso de vehículos a través de la plataforma del Puerto no acredita su autorización de ingreso.

b) Los vehículos terrestres que ingresen a las instalaciones de la Sociedad Portuaria, lo harán cumpliendo con las normas de tránsito y los reglamentos de seguridad física y seguridad industrial del Terminal. La empresa transportadora asumirá los riesgos mientras el vehículo se encuentre dentro de las instalaciones portuarias y responderá por sus actos. Para tal efecto la Sociedad Portuaria hace la señalización de vías peatonales, para vehículos y zonas de parqueo; el vehículo será debidamente requisado para ingresar a las instalaciones del Terminal.

c) El operador terrestre está obligado a conocer y acatar la reglamentación de la autoridad competente relacionada con las especificaciones para el transporte de carga por carretera en lo referente al máximo peso bruto vehicular autorizado y los permisos para el transporte de carga extra-pesada y extra-dimensional.

d) Los camiones, tracto camiones o equipos de arrastre que se registren por parte de los operadores portuarios para prestar la actividad de manejo de carga terrestre o porteo de la carga, deben presentar certificación de revisión tecno mecánica vigente expedido por Centro de Diagnóstico Automotor debidamente autorizado. Lo anterior de conformidad con la Resolución No. 318 de 2008 expedida por el Ministerio de Transporte.

e) Para ingresar a las instalaciones del Terminal, todo vehículo debe estar en óptimas condiciones de operación y seguridad. De igual manera se deberá dar cumplimiento a los requisitos exigidos por la Sociedad Portuaria para el ingreso y circulación a sus instalaciones en concordancia con el PESV. Es requisito indispensable no exceder la velocidad máxima permitida, que es de 20 K.P.H, para todo tipo de equipo o vehículos.

f) Los conductores de vehículos terrestres que ingresen a la instalación portuaria deben cumplir todas las normas de seguridad integral de la Sociedad Portuaria. La empresa de transporte, el propietario del vehículo y la persona contratante del mismo, son responsables por los accidentes y daños ocasionados por el vehículo mientras este se encuentre en la instalación portuaria. Los conductores de cualquiera de estos medios de transporte deberán cumplir con lo ordenado en la ley 1503 de 2011 y aquellas que la reglamente, modifiquen y sustituyan.



g) Durante su estadía en la instalación portuaria, el conductor debe permanecer en su vehículo. Cuando por razones operativas el conductor necesite bajar de la cabina, debe usar los elementos de seguridad personal, incluyendo ropa de trabajo, casco, chaleco reflectivo, botas, y cualquier otro elemento indicado en las normas de seguridad de la Sociedad Portuaria.

h) Al conductor no le está permitido deambular por la instalación portuaria ni dejar abandonado su vehículo sobre la vía, tampoco dormir en el vehículo o debajo del vehículo, ni colgar hamacas o chinchorros.

i) Los vehículos nominados para la movilización de contenedores llenos o vacíos, hacia, desde, o en el Terminal, pueden ser devueltos o retirados de la operación si presentan deficiencias considerables en su estructura que impida la correcta trunca de los contenedores sobre su mesa o plataforma.

j) Los vehículos utilizados para el transporte de carga peligrosa deberán cumplir las disposiciones del Decreto 1609 de 2002 del Ministerio de Transporte y/o la norma que haga sus veces.

k) Los vehículos no destinados a efectuar operaciones de cargue y descargue, no podrán permanecer en las zonas de almacenamiento ni en los aproches.

l) No podrá quedar ningún vehículo cargado o vacío dentro de las instalaciones de la Sociedad Portuaria sin la previa autorización de la Vicepresidencia de Seguridad Corporativa. En caso de que un vehículo cargado no pueda salir por fuerza mayor, el Departamento de Seguridad le asignará un sitio especial para su parqueo, hasta el día siguiente. La Sociedad Portuaria NO se hace responsable de los daños o pérdidas que sucedan con el vehículo durante su parqueo dentro de nuestras instalaciones.

5.23 PROTOCOLO DE CONTROL DE INGRESO Y SALIDA DE MAQUINARIA Y EQUIPOS PORTUARIOS

La Sociedad Portuaria cuenta con el procedimiento PO-SEG-201 Ingreso y Salida de Vehículos, Carga y Personal y aquellos que lo modifiquen o sustituyan., cuyo objetivo es establecer las directrices que permitan realizar un efectivo control al ingreso, permanencia y salida de todo tipo de vehículos, carga y personal durante las 24 horas en las instalaciones del puerto, con la finalidad de preservar la seguridad de la



infraestructura, los equipos, de la carga y de garantizar la calidad de los servicios los usuarios.

a) El ingreso de equipos portuarios y otros equipos de trabajo a las instalaciones del Terminal está sujeto a la previa autorización de la Vicepresidencia de Operaciones y/o la Jefatura de Protección Física y/o la Jefatura de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Sociedad Portuaria.

b) Todos los equipos que operen dentro de las instalaciones portuarias deben estar plenamente identificados con el nombre impreso y el número interno de identificación de la empresa operadora portuaria a la cual pertenecen. Los equipos deberán ser inspeccionados por lo menos una vez al año para mantener sus certificaciones vigentes. Este último requerimiento no aplicará para equipos o maquinarias destinadas a desarrollar operaciones no portuarias, en cuyo caso, su ingreso será autorizado previa inspección por parte de la Jefatura de Seguridad y Salud en el Trabajo.

c) La inspección es responsabilidad del propietario o usuario del equipo. La constancia del revisado es el certificado que expida la casa clasificadora y/o por quien realice las inspecciones o revisiones técnico - mecánicas conforme a la normatividad aplicable a cada equipo, el cual debe encontrarse siempre vigente para la autorización de operación del equipo.

d) Los equipos que como resultado de una inspección no reúnan las condiciones óptimas de operación, no podrán operar en las instalaciones portuarias y no podrán permanecer en ellas.

5.24 PROTOCOLOS PARA EL MANEJO DE TODO TIPO DE CARGA

La Sociedad Portuaria cuenta con los procedimientos PO-OPS-203 Autorización de Retiro y Entrega de Carga y PO-OPS-202 Recibo y Almacenamiento de Carga y aquellos que lo modifiquen o sustituyan, cuyos objetivos son establecer la metodología para la autorización de retiro y entrega de la carga, así como su almacenamiento en las instalaciones del Puerto

5.24.1 Protocolo de entrada y recibo de carga.

5.24.1.1 Sin perjuicio de las disposiciones aduaneras que serán de obligatorio cumplimiento, la entrada y recibo de carga en las instalaciones de la Sociedad Portuaria,



Documento firmado digitalmente



estará sujeta al cumplimiento de los procedimientos establecidos por la misma para tal fin.

5.24.1.2 Las cargas que por sus condiciones requiera de un tratamiento especial, deberá ser informado por el representante de la carga, quien deberá coordinar con la Sociedad Portuaria, la logística necesaria al interior del Puerto para su entrada y recibo, suministrando para tal fin los documentos e información necesaria.

5.24.1.3 En caso de que los cargamentos presente algún tipo de daño o avería al momento de su recibo de manos del operador portuario, la Sociedad Portuaria se abstendrá de recibir los cargamentos, hasta tanto no se elabore un acta en la cual se describa el estado en el cual se recibe la mercancía.

5.24.1.4 La Sociedad Portuaria verificará el peso o medida de cualquier cargamento cuando no haya claridad sobre el mismo, con cargo al agente marítimo, propietario o representante.

5.24.1.5 La Sociedad Portuaria no recibirá aquellos cargamentos que no tengan escrito en forma clara y legible las marcas, códigos, pesos y rotulación establecidos por la O.M.I., en caso de carga peligrosa, señales para su correcto manipuleo o almacenamiento y demás datos y características indicados en los documentos que los amparan.

5.24.2 Protocolo de almacenamiento de carga.

5.24.2.1 Para el almacenamiento de carga, se deberán cumplir los procedimientos relativos a la carga, establecidos en el presente reglamento, según su naturaleza, condiciones de almacenamiento y preservación y estado de las mismas, así como los procedimientos que para tal fin determine de la Sociedad Portuaria.

5.24.2.2 El operador portuario designado para la operación de descargue y/o porteo de la carga, será el responsable de entregarla a la Sociedad Portuaria, así como de ubicarla en la zona de almacenamiento designada por esta última, cumpliendo las condiciones de almacenamiento y estiba establecidas por la misma.

5.24.2.3 El naviero y/o la persona responsable de la carga deberán suministrar a la Sociedad Portuaria la información correspondiente para la plena identificación de las cargas y sus consideraciones para almacenamiento, así como su disposición aduanera y documentos que la soportan.



Documento firmado digitalmente



5.24.2.4 La determinación del almacenamiento de la carga dependerá de la coordinación y acuerdo entre el naviero y/o el responsable de la carga y la Sociedad Portuaria, para lo cual se deberá tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Que se cuente con la información suficiente requerida para determinar su almacenamiento, como descripción, cantidad, peso, tipo de embalaje, datos de identificación, condiciones especiales de almacenamiento y tiempo de permanencia requerido.
- Que se disponga de espacios suficientes para su almacenamiento o mantención, según las condiciones requeridas por la carga y/o acuerdos comerciales establecidos.

5.24.2.5 La Sociedad Portuaria será quien determine si procede el almacenamiento o mantención de la carga, de acuerdo a la naturaleza de la misma y las consideraciones expuestas en este artículo.

5.24.2.6 La Sociedad Portuaria no será responsable por la pérdida o averías que sufra la carga durante su almacenamiento o mantención, cuando ésta obedezca a falta de información o condiciones de almacenamiento requeridas, que no hayan sido suministradas para la determinación del mismo.

5.25 PROTOCOLO PARA EL MANEJO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS – IMDG–

La Sociedad Portuaria cuenta con el procedimiento PO-SEG-208 Recibo, Mantenimiento y Entrega de Mercancías Peligrosas y aquellos que lo modifiquen o sustituyan, cuyo objetivo es establecer la metodología para el recibo, mantenimiento y entrega de las mercancías peligrosas que transitan por las instalaciones de la Sociedad Portuaria

Las normas, disposiciones, instrucciones y/o recomendaciones que se imparten en el presente protocolo son aplicables en todo aquello que no contravenga a leyes, reglamentos, normativas, disposiciones e instructivos que las autoridades han legislado o reglamentado sobre la materia, y se deberán entender como disposiciones complementarias a las normativas. Lo anterior, sin perjuicio de la obligatoriedad de los operadores y usuarios en general de cumplir con las disposiciones de las autoridades competentes y del presente reglamento, en lo que sea pertinente en cada caso.



El ámbito de aplicación geográfico del presente protocolo corresponde a todas las instalaciones portuarias administradas por la Sociedad Portuaria.

El cargue, descargue, manipulación y segregación de mercancías peligrosas deben cumplir lo establecido en los convenios internacionales y en especial con el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, las Recomendaciones Relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas (Libro Naranja) de la ONU, las estipulaciones del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG), las recomendaciones sobre mantención y manipulación de mercancías peligrosas en instalaciones portuarias y bahías de la OMI.

5.25.1 Restricciones generales

Dentro de los límites de la instalación portuaria solamente se pueden transportar, descargar, cargar, manipular y mantener mercancías peligrosas de conformidad con las instrucciones que imparta la Sociedad Portuaria, las normas nacionales e internacionales vigentes, las cuales acogen como mínimo las establecidas en los convenios internacionales y en especial las aplicables tanto a bordo de las naves como en recintos e instalaciones portuarias que sobre esta materia formule la OMI.

5.25.2 Declaración de mercancías peligrosas y carga potencialmente contaminante

No podrán ingresar mercancías peligrosas y carga potencialmente contaminante a la instalación portuaria, salvo que:

- a) Estas hayan sido debidamente declaradas.
- b) Se certifique en original y copia el cumplimiento de las normas de la OMI sobre empaque, marcas, etiquetas y rótulos según el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).

5.25.3 Mercancías que no cumplan normas de seguridad

La Sociedad Portuaria, en caso de emergencia y para garantizar la seguridad del Puerto, sus instalaciones y las naves, siempre y cuando éstas se encuentren en el área de sus instalaciones, puede solicitar a la autoridad competente la destrucción de dichas mercancías, o puede ordenarla cuando la situación entrañe eminente peligro a la infraestructura, la vida humana o el medio ambiente.



Documento firmado digitalmente



5.25.4 Obligación del Agente Marítimo

El agente de cada nave programada para embarcar o desembarcar mercancías peligrosas y carga potencialmente contaminante debe asegurarse antes del zarpe, que estas fueron embarcadas en su totalidad.

5.25.5 Obligaciones del Capitán

El capitán de toda nave que cargue o descargue mercancías peligrosas y carga potencialmente contaminante debe asegurar del cumplimiento de los convenios Internacionales y en especial las recomendaciones que sobre la materia formule la OMI.

El capitán de toda nave que tenga a bordo mercancías peligrosas y carga potencialmente contaminante, deberá verificar que todas las precauciones, incluyendo las necesarias contra incendio, sean tomadas a bordo de la nave mientras permanezca en el Puerto o en la instalación portuaria y durante la operación de cargue, descargue o mientras tenga mercancía peligrosa a bordo; igualmente cuando esté descargando líquidos inflamables y la nave no haya sido declarada libre de gases, no puede permitir, entre otras, las siguientes labores:

- a) Efectuar soldadura de cualquier naturaleza en la nave.
- b) Utilizar martillos, elementos de hierro o acero para abrir o cerrar escotillas o herramientas metálicas en otras operaciones.
- c) Ejecutar reparaciones en cualquier compartimiento que contenga mercancía peligrosa.
- d) Ejecutar acciones que puedan causar chispas, como el empleo de gratas, cepillos metálicos, etc.

5.26 PROTOCOLO PARA FACILITAR LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO SANITARIO INTERNACIONAL (RSI 2005)

5.26.1 En cumplimiento del Artículo 19 del RSI 2005, segunda edición o la que lo sustituya o derogue, si la Sociedad Portuaria recibe información por parte del agente marítimo o del armador del buque de que un tripulante sea sospechoso de padecer algún tipo de enfermedad de salud pública de importancia internacional o nacional (ESPIL, ESPIN), deberá dar aviso inmediato a la Secretaría Distrital de Salud y facilitar la logística necesaria para que previo al arribo de la motonave a la instalación portuaria en área de fondeo, el Referente de Sanidad Portuaria aborde la embarcación, valore el



estado de salud del (os) tripulante(s), casos o sospechosos y determine si puede desembarcar o no para ser atendido en centro asistencial local o nacional.

5.26.2 En caso de resultar algún caso positivo, la Secretaría de Salud Distrital tomará la decisión de enviar la motonave en cuarentena a fondeo y dar aplicación a los protocolos que para tal fin tiene dispuesto la Organización Mundial de la Salud. (Ver anexo Protocolo ESPII, Comité de Sanidad Portuaria).

5.27 PROTOCOLO PARA ATENDER EMERGENCIAS Y CONTINGENCIAS

La Sociedad Portuaria cuenta con el procedimiento PB-SEG-201 Preparación y Respuesta ante Emergencias y aquellos que lo modifiquen o sustituyan, cuyo objetivo es establecer un procedimiento para responder ante situaciones de emergencia y accidentes reales que se presenten en la instalación portuaria y prevenir o mitigar los impactos adversos asociados a tales eventos, así como preservar la vida e integridad física de todas y cada una de las personas que laboran dentro de la instalación portuaria y proteger el medio ambiente.

La firme convicción que trabajar con seguridad contribuirá directamente a la eficiencia y éxito en las operaciones, compromete a todos los estamentos de la empresa a cumplir y a hacer cumplir las normas y procedimientos establecidos para poder:

- 1) Alcanzar altos niveles de seguridad
- 2) Brindar excelentes servicios
- 3) Lograr alta rentabilidad
- 4) Evitar o minimizar las pérdidas
- 5) Mostrar una imagen positiva ante propios y extraños
- 6) Aumentar el número de clientes
- 7) Conservar el medio ambiente

Por lo anterior, el manejo de las emergencias en el Puerto de Santa Marta se desarrollará bajo las siguientes premisas:

- La vida e integridad física de sus trabajadores, de los operadores portuarios, usuarios del Puerto, clientes y público en general son del mayor interés y apreciación para la Sociedad, por lo que será prioridad ante cualquier bien económico.



- La conservación del medio ambiente es compromiso de todos los colombianos y del mundo en general, por lo que el control de la emergencia se realizará previendo cualquier daño al mismo.
- La información a los medios de comunicación será dada con la objetividad pertinente, dentro del respeto a sus funciones constitucionales y de información.
- Toda emergencia que se presente en las instalaciones de la Sociedad Portuaria será investigada hasta determinar sus causas y así eliminar o minimizar el riesgo de su repetición.

❖ **Objetivos Del Plan de Gestión del Riesgo de desastre**

- a) Identificar, priorizar, formular, programar y hacer seguimiento a las acciones necesarias para conocer y reducir las condiciones del riesgo (actual y futuro) de sus instalaciones y de aquellas derivadas de su propia actividad u operación que pueden generar daños y pérdidas a su entorno.
- b) Dar respuesta a los desastres que puedan presentarse, permitiendo además su articulación con los sistemas de gestión de la entidad, los ámbitos territoriales, sectoriales e institucionales de la gestión del riesgo de desastres y los demás instrumentos de la planeación.
- c) Preservar la vida e integridad física de todas y cada una de las personas que directa o indirectamente laboran dentro de las instalaciones de la Sociedad Portuaria
- d) Disminuir el riesgo de accidentes significativos y planificar las acciones para reducir sus consecuencias.

❖ **Campos de Acción del Plan de Gestión del Riesgo de desastre:**

El Plan de Emergencias tiene aplicación en los siguientes eventos que podrían ocurrir en el Puerto:

- Incendios
- Explosiones
- Escape de gases
- Derrame de hidrocarburos
- Derrame de líquidos corrosivos o contaminantes
- Escora de embarcaciones
- Huracanes
- Inundaciones

- Atentados o Amenazas de Bomba (Actos terroristas o vandálicos).
- Enfermedades de Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII) o de Importancia Nacional (ESPIN)

❖ **Clasificación de las Emergencias:**

Las emergencias se clasifican según la gravedad que presenten.

- Emergencia Menor:** Son aquellas confinadas a áreas pequeñas o a un sector reducido dentro del Puerto, y que su control se pueda realizar con los recursos existentes en la Sociedad Portuaria
- Emergencia Mayor:** Son aquellas que afectan una o varias áreas del Puerto y que pueden producir lesiones o daños considerables o que afecten ligeramente a quienes se encuentran dentro y alrededor del Terminal y que eventualmente requieran ayuda externa como bomberos distritales.
- Desastre:** Situación que se sale del control del procedimiento para la atención de emergencias de la Sociedad Portuaria y pueda causar graves daños y problemas a motonaves, instalaciones, trabajadores, áreas circunvecinas, siendo necesaria la ayuda e intervención de organizaciones e instituciones externas como la Cruz Roja, Defensa Civil, Policía Nacional, Ejército, Marina etc.)

❖ **Inventario de recursos internos para el Control de una Emergencia**

La Sociedad Portuaria cuenta con una serie de recursos físicos internos para controlar una emergencia en sus instalaciones, lo cual nos garantiza un ataque inicial eficiente:

A. Extintores de incendio:

Extintores de incendio portátiles y rodantes, con distintas clases de agentes extintores, distribuidos estratégicamente en las diferentes áreas, la clase, capacidad y ubicación de los mismos está incluido en el Plan de Gestión del Riesgo de desastres de la Sociedad Portuaria. El número y tipo de extintores será el determinado en el mismo plan.

B. Red hidráulica contra incendio:

El Puerto de Santa Marta cuenta con una red contra incendio compuesta por hidrantes y gabinetes porta mangueras, alimentados desde un depósito de agua subterráneo con capacidad de 250.800 galones, conectado a la red del acueducto distrital, además de la disponibilidad de agua de la dársena interna del Puerto.





- **Hidrantes:** El Puerto cuenta con una red contra incendios compuesta por veinticinco hidrantes, entre tipo tráfico, con dos salidas de 2½ y una salida de 4½ pulgadas e hidrantes a ras de piso con dos salidas de 2½ pulgadas respectivamente y gabinetes porta mangueras, alimentados desde de un depósito de agua subterránea el cual está conectado a la red del acueducto distrital, la ubicación y capacidad de los hidrantes y mangueras están relacionados en el plan de Gestión del Riesgo de desastres.
- **Gabinetes:** se encuentran instalados en las instalaciones de la Sociedad Portuaria cuatro (4) gabinetes estratégicamente repartidos en el Edificio Administrativo. Cada uno consta de una válvula tipo globo de 1½ pulgadas, manguera de caucho sintético con acoples roscados macho y hembra de 1½ pulgada con su respectiva boquilla graduable a chorro directo y niebla en el mismo diámetro, y soporte tipo gancho. Se encuentran ubicados de la siguiente manera:

No.	Ubicación
1	Oficinas Administrativas de la DIAN
2	Centro de Documentación
3	Oficinas Fast Terminal
4	Sala de Programación

- **Toma de agua para Bomberos:** La Sociedad Portuaria cuenta con una toma de agua para bomberos tipo siamesa ubicada en la parte externa del área de recepción del Edificio Administrativo.
- C. Sistema de Bombas:** Sistema de bombas independientes para el Puerto y para el Edificio Administrativo, los cuales alimentan la red de hidrantes y gabinetes del sistema contraincendios.
- D. Instalaciones Fijas:** Centro de Atención de Urgencias dotado con los elementos mínimos necesarios para la prestación de los primeros auxilios, atendido por tres (3) enfermera, quienes prestan servicios durante las 24 horas del día, 7 días a la semana. Para el servicio de traslado de personas accidentadas o con enfermedad repentina, la

Sociedad Portuaria tiene suscrito un contrato de área protegida con una empresa privada de la ciudad, con una cobertura las 24 horas del día.

❖ **Productos que se manejan:**

La Sociedad Portuaria cuenta con instalaciones destinadas al recibo, envío, transferencia y mantención de mercancías, sustancias y productos de diferentes clases y composición.

De acuerdo con la clasificación de las Naciones Unidas a través de la Organización Marítima Internacional (IMO), las sustancias, productos y mercancías que se manipulan en el Puerto, se agrupan de la siguiente manera:

- 1) Explosivos
- 2) Gases Inflamables, No Inflamables y Venenosos
- 3) Líquidos Inflamables y Combustibles
- 4) Sólidos Inflamables
- 5) Oxidantes y Peróxidos Orgánicos
- 6) Líquidos y Sólidos Venenosos y Tóxicos
- 7) Radiactivos
- 8) Corrosivos y ácidos
- 9) Sustancias Peligrosas Varias

De las sustancias, mercancías y productos enumerados anteriormente, existe un grupo que debido a su peligrosidad, la Sociedad Portuaria permite su descargue más no su mantención en sus instalaciones. Esos productos son:

- ◆ Gases Venenosos.
- ◆ Sólidos inflamables a base de Nitrocelulosa o con riesgo secundario de explosivo.
- ◆ Peróxidos Orgánicos con riesgo secundario de explosivo.
- ◆ Radiactivos.

Las sustancias infecciosas no podrán ser descargadas por esta instalación portuaria.

❖ **Identificación de los riesgos.**

Los riesgos existentes en las instalaciones de la Sociedad Portuaria son:

- a. Biológicos: Virus, bacterias, hongos, parásitos,
- b. Físicos: Ruido, iluminación, vibración, temperaturas extremas, presión atmosférica, radiaciones no ionizantes, radiación ionizante.





- c. Químicos: Polvos orgánicos, gases y vapores, humos metálicos y no metálicos, material particulado.
- d. Psicosociales: Gestión organizacional, características de la organización, condiciones de la tarea, interfase persona tarea, jornada de trabajo.
- e. Biomecánicos: Postura mantenida, forzada, prolongada, esfuerzo, movimiento repetitivo, manipulación manual de cargas.
- f. Condiciones de Seguridad: Máquinas, herramientas, piezas, eléctrico, locativo, tecnológico explosión o incendio, derrame, fugas, accidente de tránsito, público, trabajo en alturas, espacios confinados, actividades subacuáticas.
- g. Fenómenos naturales: Sismos, terremotos, vendavales, inundaciones, derrumbes.

❖ Procedimiento para casos de Incendio

Objetivo:

Suministrar las guías a seguir en caso de presentarse una emergencia por incendio en las instalaciones del Puerto de Santa Marta o en el Edificio Administrativo.

Es obligación de todos los trabajadores de la Sociedad Portuaria, de los operadores portuarios, usuarios, etc., familiarizarse con este procedimiento, estudiarlo y aplicarlo, en caso de que llegare a existir una situación de riesgo.

Incendio en las Instalaciones del Puerto: Código de Pitadas

Situación	Tipo de Pitada
Incendio	Tres (3) Pitadas Largas
Evacuación	Siete (7) Pitadas Cortas - Una (1) Pitada Larga
Fin de la Emergencia	Tres (-3) Pitadas Cortas
Colisión entre motonaves	Pitadas cortas sucesivas por 30 segundos
Caída de hombre al agua	Una (1) pitada corta y una (1) larga que se repite 3 veces

Una pitada corta es de tres (3) segundos, una pitada larga es de diez (10) segundos.
Acción Inicial.

La persona que detecte u observe el inicio de un incendio, si tiene la formación y entrenamiento, deberá tratar de apagarlo con los medios que estén a su alcance, (extintor de incendios, mangueras con agua), al tiempo que deberá buscar la forma de avisar a la



entrada principal del Puerto, Supervisor de Protección Física, Seguridad y Salud en el Trabajo o a cualquier otro empleado a través las extensiones fijas, celulares o avantel para que se dé la señal de Alarma General de Incendio y coordinar de inmediato la intervención de la Brigada de Emergencias.

A. Acción del personal de Entrada al Puerto.

El Supervisor de entrada en turno al recibir la llamada de emergencia, deberá:

- Identificar a la persona que llama y pedir información acerca del sitio exacto de la emergencia.
- Dar la Alarma General de acuerdo con el código de pitadas establecido.
Avisar por Avantel o celular al Jefe de Seguridad y Salud en el Trabajo, miembros del Comité de Emergencias y a los integrantes de la Brigada lo que sucede, el sitio exacto de la emergencia.
- Llamar inmediatamente a los bomberos voluntarios distritales.
- Informar inmediatamente al Vicepresidente de Seguridad.
- Permanecer atento a los requerimientos del Jefe de la Brigada.

B. Acción de los Auxiliares de Protección Física de la Entrada y Salida del Puerto.

Al escuchar la Alarma General de Incendio, los Auxiliares de Protección Física de la entrada y salida del Puerto deberán:

- Despejar el área para permitir el libre acceso y evacuación de los bomberos y demás vehículos de emergencias.
- Permitir únicamente la entrada al personal directivo de la Sociedad Portuaria y autoridades requeridas en las emergencias.
- Extremar las medidas de seguridad y vigilancia para evitar robos y saqueos.
- Permanecer atentos a los requerimientos del Jefe de la Brigada.

C. Acción del Comandante del Incidente

El Presidente de la compañía o el Vicepresidente de Operaciones Corporativo será el Comandante del Incidente y como tal procederá a:



Documento firmado digitalmente



- Instalar y mantener el Sistema de Comando de Incidentes (SCI) en la Sala de Crisis y liderará con el apoyo y asesoría de los demás miembros del Comité de Emergencias y autoridades externas todas las acciones tendientes a controlar la emergencia.
- Coordinará directamente con el comandante en escena todas las acciones tendientes al control y finalización de la emergencia, gestionando los recursos necesarios para ello.
- En caso de ser necesario, solicitará el apoyo de los Organismos de Socorro, de los Consejos Distrital y Departamental de Gestión de Riesgos de Desastre y del Plan de Ayuda Mutua (PAM).
- En caso de requerirse, entregará el mando a la autoridad competente, de acuerdo con lo estipulado en la Ley 1523 de 2012 o la que esté en vigencia.
- Designar al Oficial de Comunicaciones quien será la única persona responsable de emitir comunicados oficiales y dar información a las autoridades y/o medios de comunicación, siempre contando con el visto bueno del Comandante del Incidente.

D. Acción del Comandante de la Escena

El Jefe de Seguridad y Salud en el Trabajo o su asistente será el Comandante en la Escena a la hora de presentarse una emergencia por incendio en el Puerto y como tal deberá:

- Obtener la información necesaria acerca de la emergencia.
- Establecer y mantener la comunicación con el Comandante del Incidente.
- Verificar si hay personas atrapadas y organizar su rescate.
- Ordenar el desalojo de contratistas, estibadores, visitantes o cualquier otro personal que no debe intervenir en el control de la emergencia y que por el contrario puede entorpecer o agravar la situación.
- Coordinar con el Jefe de la Brigada la extinción del fuego impartiendo las instrucciones técnicas de acuerdo con las circunstancias y teniendo en cuenta la clase de material que se esté incendiando.
- Evaluar la posibilidad de pedir ayuda externa y recomendarlo al Comandante del Incidente.
- Coordinar el apoyo con el Plan de Ayuda Mutua (P.A.M.).
- Decidir cuándo abandonar el área por riesgo inminente de explosión o escape de gases peligrosos.
- Controlada la emergencia y extinguido el incendio, ordenará sonar la alarma con tres pitadas cortas como indicativo de normalidad.



- En coordinación con la Vicepresidencia de Seguridad asignarán un guardia de vigilancia en el área afectada por un tiempo prudencial, con el fin de que informe oportunamente si se presenta una re-ignición del fuego.
- Elaborar un informe de la emergencia.

Controlada la emergencia, evalúa la situación, inicia la investigación para encontrar las causas que generaron el incendio o emergencia y prepara las recomendaciones pertinentes para evitar eventos similares en el futuro.

E. Acción del Jefe de la Brigada:

El Supervisor de Protección Física o en su defecto el Coordinador de Operaciones en turno será el Jefe de la Brigada frente a una emergencia por incendio y como tal procederá a:

- Obtener la información necesaria acerca de la emergencia
- Organizar y liderar al grupo de brigadistas
- Ejecutar las instrucciones dadas por el comandante en la escena, tendientes a evacuar, rescatar víctimas, controlar y extinguir el incendio y proteger de la acción del fuego el medio ambiente, las cargas, maquinarias, equipos e instalaciones portuarias.
- Coordinar con el responsable de los equipos de emergencias las acciones para el control y extinción del incendio.

F. Acción del Responsable de los equipos de Emergencias:

El Asistente de Seguridad Industrial será la persona responsable de los equipos de emergencia y frente a un incendio procederá a:

- Coordinar con el Comandante en la Escena las actividades y recursos necesarios para la atención de la emergencia.
- Coordinar con el cuerpo de bomberos voluntarios el ingreso y ubicación de las máquinas extintoras o de recate necesarias para la atención de la emergencia.
- Ponerse a disposición del Comandante en la escena y del Jefe de la Brigada para iniciar las labores de control y extinción del incendio

- Coordinar las maniobras de abastecimiento de agua a las máquinas de bomberos y de éstas al incendio.
- Una vez finalizada la emergencia, alistar nuevamente los equipos para tenerlos disponible para atender un nuevo evento
- Reemplazar al Comandante en escena en ausencia de éste.

G. Acción de los Supervisores, Coordinadores y Jefes Operativos

Al enterarse de la Emergencia se desplazarán al sitio del evento y actuarán así:

- Apoyarán al Jefe de la Brigada en el control de la Emergencia.
- Servirán de enlace entre el grupo de apoyo y la Brigada Contra Incendio.
- En horas no hábiles, domingos y feriados y en ausencia del Jefe de Seguridad y Salud en el Trabajo asumirán como comandantes en escena mientras llega este último.

H. Acción de los integrantes de la Brigada contra incendio

La Brigada Contraincendios de la Sociedad Portuaria de Santa Marta está integrada por los empleados que voluntariamente ingresaron a ella y desempeñan las siguientes funciones:

- Solicitar y hacer uso de los equipos de protección personal (uniforme, cascos, botas de brigadistas, etc.).
- Ponerse a disposición y acatar las instrucciones del Jefe de la Brigada.
- Atender de la manera más y segura eficiente la emergencia a la que se enfrentan, poniendo en práctica los conocimientos y destrezas adquiridas en los entrenamientos.
- Actuar con serenidad, evitando el pánico.

I. Acción del personal de oficinas

Si las circunstancias lo permiten y a no ser que el incendio sea en su oficina o en el edificio donde se encuentran ubicadas, éste debe proceder de la siguiente manera:

- Permanecerán en su sitio de trabajo.
- Los Vicepresidentes y Jefes de cada departamento del área administrativa se ubicarán en sus respectivas oficinas.





- Los teléfonos serán empleados únicamente para llamadas relacionadas con la emergencia.
- Si se recibe la orden de evacuación, deberán obedecer al Coordinador de Evacuación de su área.
- Se debe tener en cuenta:
 - No correr**
 - No gritar**
 - No regresarse a buscar pertenencias**
 - No infundir pánico**
 - Conservar la calma**

J. Acción del Grupo de Apoyo

El Grupo de Apoyo en la Sociedad Portuaria al momento de presentarse una emergencia en las instalaciones, estará conformado por las personas que ocupan los siguientes cargos:

- Vicepresidente Administrativo y Financiero.
- Vicepresidente de Operaciones.
- Jefes de Operaciones.
- Jefe de Mantenimiento de Equipos Móviles.
- Gerente de Gestión Humana.
- Coordinador de Comunicaciones.
- Gerente de Obras.

Al enterarse de la emergencia deberán:

- Suspender sus actividades, los Vicepresidentes se pondrán a disposición del Comandante del Incidente y los Jefes a disposición del Vicepresidente de su área, permaneciendo atentos a los requerimientos de aquellos.
- Dispondrán de equipos de comunicaciones por el tiempo que dure la misma.

K. Acción de los Operadores Portuarios

Al escuchar la Alarma General de Incendio, los empleados de los operadores portuarios que estén operando equipos y maquinarias (montacargas, grúas, cargadores, etc.), de ser necesario deberán suspender sus actividades y dirigirse hacia el sitio que el Comité de Emergencias haya designado como Área de Espera de la Emergencia, permaneciendo



alertas y disponibles para cualquier requerimiento que se les haga, relacionado con la situación.

L. Acción del personal de Protección Física y de Vigilancia.

El personal de vigilancia al escuchar la señal de Alarma de Incendio, actuará así:

- A menos que las circunstancias obliguen a lo contrario, permanecerán en sus áreas asignadas.
- Extremarán las medidas de vigilancia y control de seguridad para evitar robos y saqueos.
- El o los vigilantes del área involucrada en la emergencia colaborarán en la evacuación del personal que no se encuentre relacionado con el control de la misma e impedirán el ingreso de personas extrañas o que no pertenezcan a la Brigada.
- Permanecerán atentos a los requerimientos del Jefe de la Brigada.

❖ Procedimiento en caso de Ayuda Mutua

Objetivo:

El objetivo de este procedimiento es suministrar las guías a seguir por parte de la Sociedad Portuaria cuando sea necesario prestar ayuda o solicitarla, para el control de emergencias graves que ocurran en las instalaciones u otras ubicadas dentro del perímetro urbano de Santa Marta.

Acción Inicial:

La persona que reciba la solicitud de ayuda, bien sea en la Recepción, Portería Principal, sistema de radios o teléfono directo, deberá proceder de la siguiente manera:

- i.* Identificar a la persona que solicita la ayuda, precisando el lugar, clase de emergencia que ocurre y tipo de ayuda que necesita.
- ii.* Con el medio disponible, teléfono, radio o mensajero, informará al Departamento de Seguridad y Salud en el Trabajo de la solicitud de ayuda recibida.
- iii.* El personal de Seguridad y Salud en el Trabajo al enterarse de la situación, reportará a la Vicepresidencia de Seguridad Corporativa, quien, de acuerdo

con la gravedad del caso, solicitará autorización a la Presidencia sobre prestar o solicitar el apoyo del Plan de Ayuda Mutua. En caso de necesitarse apoyo para atender una emergencia propia, se comunicará con el Capitán de Puerto, informándole los pormenores de dicha emergencia y hará el requerimiento de equipos o personal para la atención de la emergencia.

Acción del Jefe de Seguridad y Salud en el Trabajo

El Jefe HSE en su calidad de Comandante en la Escena y Jefe de la Brigada, de acuerdo con la ayuda solicitada y si las circunstancias operativas del puerto lo permiten, con el visto bueno de la Presidencia autorizará la salida de la maquinaria y/o equipos requeridos al mando del Asistente de Seguridad Industrial o de un brigadista con experiencia.

Al llegar al sitio de la emergencia contactarán al encargado de las operaciones de control de la misma, con el fin de coordinar los trabajos.

El personal que salga operando maquinarias deberá permanecer todo el tiempo en ella para evitar actos o acciones innecesarias que puedan resultar en lesiones, incremento de la emergencia, pérdida o daños en el equipo.

Tan pronto se controle la emergencia se regresarán al Puerto luego de verificar que los implementos utilizados en las operaciones, estén completos.

Cuando las circunstancias lo requieran, el grupo puede ser reforzado por el Jefe HSE quien liderará el equipo de trabajo.

En días feriados y horas no hábiles de trabajo, el Jefe HSE y el Asistente de Seguridad Industrial deberán ser notificados por Avantel o por celular, quienes enterados de la situación se deberán desplazar inmediatamente al lugar de la emergencia.

❖ Plan de evacuación

Objetivo:

El Plan de Evacuación de la Sociedad Portuaria comprende las acciones necesarias a poner en práctica ante la amenaza de un evento que ponga en peligro la integridad física





y/o la vida de los ocupantes de sus instalaciones, facilitando su rápido traslado hacia un lugar seguro, a través de lugares también seguros.

Identificación de los riesgos:

Este punto está claramente descrito en el Capítulo V de este documento.

Selección de las Rutas De Escape:

A) Puerto de Santa Marta

Ruta Principal:

La ruta principal de evacuación de las instalaciones del Puerto en caso de una emergencia es la Entrada Principal, en donde los funcionarios que laboran en esa área permanecerán alertas y al escuchar la Alarma de Evacuación y abrirán las puertas con el fin de facilitar la salida del personal hacia la parte exterior de las instalaciones del Puerto.

Zonas de Seguridad en caso de Evacuación:

La instalación Portuaria cuenta con ocho (8) zonas de seguridad hacia donde los empleados o usuarios del Puerto pueden dirigirse o serán dirigidos por los Coordinadores de Evacuación responsables de cada una de estas zonas de seguridad a saber:

- Entrada al Puerto: Ubicada en el pasaje externo de la entrada peatonal, el Coordinador de Evacuación responsable es el Supervisor de Entrada o en su defecto, el Supervisor de Protección Física en turno.
- Patio Satélite: Ubicada en el área de la alberca principal de la instalación portuaria, a un lado de la Subestación de Bombas, el Coordinador de Evacuación responsable es el Jefe CEM, el Supervisor CEM en turno.
- Área de parqueo del Escáner de Contenedores: Ubicada a un lado de las oficinas de autoridades (DIAN y Policía Antinarcóticos) que operan el escáner de contenedores (costado norte de Patio de Contenedores de Smitco). El Coordinador de Evacuación responsable es el Supervisor de Escáner o en su defecto el Auxiliar de Escáner en turno.



- Muelle 5: Ubicado al finalizar el muelle N° 4, frente a patio Ancón, para tal fin, el Coordinador de Evacuación responsable es el Coordinador de Operaciones o el Supervisor de Almacenamiento en turno.
- Muelle No. 7: Ubicada en el extremo sur del Muelle No. 7, esta zona puede servir para evacuaciones por vía marítima bien sea hasta las playas de la bahía o hacia la Marina de Santa Marta, el Coordinador de Evacuación responsable es el Jefe Operador de Cuadrilla de Carbosán o su Asistente en turno.
- Bodegas de Operlog: Ubicada en el patio de operaciones de las bodegas, el Coordinador de Evacuación responsable es el Gerente Logístico de Operlog o su Asistente en turno.
- Zona Externa No. 1: Ubicada en la Vía Alterna con la Carrera 21, los Coordinadores de Evacuación responsables son el Auxiliar de Protección Física encargado del área y/o el Supervisor de Almacenamiento del área.
- Zona Externa No. 2: Ésta área por su ubicación y extensión cuenta con dos zonas alternativas o complementarias, la primera ubicada en el hangar de mantenimiento de equipos móviles, los Coordinadores de Evacuación responsables son el Supervisor de Equipos de Izaje y/o el Supervisor del Almacén Principal.
- Patio No. 8: Los Coordinadores de Evacuación responsables son el Auxiliar de Protección Física encargado del área y/o el Supervisor de Operaciones en el área.

B) Edificio de Administración

Ruta Principal:

La ruta principal de evacuación del Edificio Administrativo en caso de una emergencia, es la entrada principal del edificio, en donde el personal de vigilancia que allí labora al escuchar la Alarma de Evacuación abrirán las puertas para facilitar la salida del hacia el exterior, pudiendo tener como puntos de encuentro el parqueadero del Camellón y/o las Bodegas de Operlog.

**Ruta Secundaria:**

En caso de obstrucción de la salida por la ruta principal, se utilizará la salida del Centro de Documentación, con descarga hacia el área de parqueadero, por el primer piso. Así mismo el personal ubicado en el segundo piso podrá ser evacuado por las ventanas de la Presidencia, Vicepresidencia Financiera, Sala de Programación y/o la Oficina de Residentes de Obras, los Coordinadores de Evacuación están asignados de acuerdo a ubicación de las diferentes oficinas, correspondiendo a un coordinador por máximo 3 oficinas, con listado que se actualiza de acuerdo a necesidades.

Funciones y responsabilidades de los Coordinadores de Evacuación:**a. Antes de la emergencia:**

- Verificar periódicamente las condiciones de su área y notificar a Seguridad y Salud en el Trabajo los parámetros que determinan una evacuación exitosa.
- Instruir periódicamente al personal del área a su cargo sobre los procedimientos de evacuación.
- Mantener una lista actualizada del personal de su área de responsabilidad asignada.
- Asegurarse que los pasillos y zonas de tránsito se mantengan despejados.

b. Durante La Emergencia:

- Verificar, sólo si es posible y en los casos previamente convenidos, la veracidad de la alarma.
- Supervisar las acciones a desarrollar de acuerdo al procedimiento.
- Verificar con la lista, las personas presentes en el área.
- Indicar a todos las salidas y recordarles la ruta principal y las rutas alternas en caso de obstrucción.
- Fijar un sitio para la reunión final.
- Verificar que el área quede completamente evacuada.
- Evitar el regreso de personas.
- Verificar con la lista de personas que todos se encuentren en el sitio de reunión final o que han sido evacuados hacia otra zona por encontrarse en áreas diferentes.
- Estar atento a las órdenes del Jefe de la Brigada.

c. Después de la emergencia:



Documento firmado digitalmente



Elaborar un informe al Comandante del Incidente sobre el resultado del funcionamiento del Plan de Evacuación en el área de su responsabilidad.

Aspectos importantes en la salida:

- a) No correr.
- b) No devolverse por ningún motivo.
- c) Las mujeres, si las condiciones lo permiten, deben quitarse los zapatos de tacón alto.
- d) En caso de humos, desplazarse agachados.
- e) Dar prioridad a las personas con mayor riesgo en el Puerto (niños, si los hubiere, mujeres embarazadas, personas de tercera edad, personas con impedimentos físicos, etc.).
- f) Antes de salir, verificar el estado de las vías.
- g) Cerrar las puertas sin seguro.
- h) Si tiene que refugiarse, dejar una señal.

Ejecución del Plan:

La evacuación podrá ser declarada por el Comandante del Incidente, Por el Comandante en Escena o por el Jefe de la Brigada. Sin embargo el Supervisor de Protección Física en turno podrá ordenar la evacuación en cualquiera de las áreas de la Sociedad Portuaria en el momento en que lo considere necesario.

Las entidades como la Cruz Roja, el Cuerpo de Bomberos y la Defensa Civil, se encuentran igualmente facultados para declarar una evacuación en caso de emergencia.

En cualquiera de los casos anteriores, la orden de evacuación se dará a través de la Alarma General de la empresa y teniendo en cuenta el código de señales previamente establecido.

Acciones Especiales:

Es responsabilidad de las Vicepresidencias, Gerencias y Jefaturas asegurar toda la documentación confidencial de la empresa inmediatamente se dé la orden de evacuar. Estas acciones especiales se llevarán a cabo siempre que las condiciones ambientales y de seguridad lo permitan.



Documento firmado digitalmente



Coordinadores de evacuación:

Los coordinadores de evacuación tienen como función específica, coordinar y dar las instrucciones precisas y objetivas sobre qué hacer en caso de ordenarse la evacuación. Los coordinadores y áreas de evacuación estarán especificados en el plan de Gestión del Riesgo de desastres.

Nivel Estratégico

a. Acción y responsabilidad del Comandante del Incidente.

El Presidente de la Sociedad Portuaria es el Comandante del Incidente de una Emergencia cuando esta se presente en cualquiera de las áreas de inherencia de la Sociedad, y como tal, tiene un ámbito de acción global y total asumiendo la máxima responsabilidad y autoridad. Toma decisiones y coordina funciones durante el desarrollo de la emergencia.

b. Acción del Vicepresidente y/o Gerente de Seguridad:

Trabjará de manera coordinada con el Presidente de la empresa y reemplazará a éste en su ausencia asumiendo todas sus funciones y responsabilidades en cuanto a emergencias se refiere.

c. Acción del Gerente de Operaciones.

Teniendo en cuenta el sitio en que se esté presentando la emergencia y las áreas de responsabilidades, se desplazarán hasta el sitio de la emergencia y asesorará a sus subalternos en todas las decisiones que haya que tomar en cuanto a movilización de mercancías, reubicaciones, zarpe de naves, etc.

d. Acción del Vicepresidente de Seguridad.

En el evento de presentarse una emergencia, actuará como Oficial de Seguridad y coordinará todas las actividades de seguridad física y del personal involucrado en la atención de la emergencia y en ausencia del Presidente de la compañía y del Vicepresidente de Operaciones, asumirá las funciones de Comandante del Incidentes.



Documento firmado digitalmente

**e. Responsabilidades del Armador, Capitán de Buque y Agencia Marítima:**

De conformidad con las normas vigentes en materia de responsabilidad, el armador de todo buque que arribe al Terminal, su capitán y su agente marítimo en Colombia, responderán solidariamente frente al operador portuario y frente a terceras personas en los siguientes casos.

- a)* Daño o avería causado a las instalaciones del Terminal, incluyendo sus ayudas de navegación, piñas, muelles y equipos terrestres y flotantes.
- b)* Daño o avería causados a los equipos y elementos de las personas que prestan servicios en el Terminal o laboran en el mismo.
- c)* Remoción de los restos de una nave que haya naufragado.
- d)* Servicios portuarios y especialmente todo gasto o costo originado por la entrada, estadía y zarpe de la nave.
- e)* Lesiones causadas a personas al servicio del Operador Portuario, o que allí laboran, y los perjuicios consiguientes en caso de fallecimiento.
- f)* Lesiones causadas a terceros y de los perjuicios consiguientes en caso de fallecimiento.
- g)* Pérdidas o daños causados a otras naves o, artefactos navales.
- h)* De todo otro acto o evento vinculado al arribo, estadía, labores y zarpe de la nave.

f. Emergencias que involucren naves (incendios, accidentes de tripulantes)

En el momento de presentarse emergencias que involucren naves:

- En caso de incendio en una motonave el capitán del buque activa su plan de emergencia, notifica a la Sociedad Portuaria quien a la vez reporta al cuerpo de bomberos y a la Capitanía de Puerto, para que esta a su vez active el plan de ayuda mutua y se mantendrá atenta para brindar el apoyo requerido y que esté en disposición del Puerto.
- La nave también está en la obligación de informar inmediatamente a la autoridad marítima, quien determinara si activa el plan de ayuda mutua.
- Con la autorización del Capitán del buque los bomberos podrán abordar la motonave y en coordinación con el Capitán y tripulación se procede al control y extinción del incendio apoyados también con los remolcadores que se encuentren disponibles. Si hay personal afectado se procede a rescatarlo y evacuarlo al área de concentración de víctima o su traslado a centro asistencial.
- En caso de accidente, de un tripulante de alguna motonave, se procede por parte de los Brigadistas de la instalación Portuaria a brindarle el soporte vital básico y

a evacuarlo, entregarlo al servicio de ambulancia contratado o trasladarlo a un centro asistencial.

- Cualquier actuación o atención de emergencias deberá hacerse siguiendo los lineamientos dados en el plan de gestión de riesgo de desastre de la instalación portuaria a través de sus procedimientos operativos normalizados (POM)

5.27.1 Protocolo para atender derrames de hidrocarburos (bunkering).

5.27.1.1 Como parte de los cumplimientos de la programación diaria de motonaves, la Sociedad Portuaria le exigirá al operador portuario contar con los procedimientos y actividades de prevención, control y atención de derrames de líquidos contaminantes al mar, previo a las operaciones de cargue o descargue de hidrocarburos o sustancias químicas líquidas, tales como barreras de contención, material absorbente, equipos de recolección y disposición de residuos, protocolos de comunicación en caso de emergencias y personal con entrenamiento en control de derrames.

5.27.1.2 La Sociedad Portuaria no autorizará el inicio de las operaciones de trasiegos sin el cumplimiento de estos requisitos.

5.27.1.3 En caso de que se presente el evento de derrame de combustible en el mar:

- Reportar a las personas o autoridades que corresponda de acuerdo al proceso de notificación establecido por la Sociedad Portuaria de Santa Mata.
- Identificar y detener la fuga.
- Si es posible transferir el combustible internamente hacia un depósito que no corra riesgo de fuga, o a otra embarcación.
- Por ningún motivo se debe permitir que embarcaciones de motor naveguen sobre el área de derrame, pues esto puede originar la explosión y el incendio del combustible derramado.
- Asegurarse de que otras embarcaciones no entren al área del derrame, se debe informar de la posición de las embarcaciones más cercanas al área del derrame.
- En caso de abandonar la embarcación, asegurarse de cerrar todas las válvulas de entrada o grifos de las tuberías de combustible y todas las aberturas de tuberías de venteo que conectan a los tanques de combustible.





- Si la mancha es reciente y todavía es espesa se debe proceder a bombear la mezcla de combustible y agua y luego llevar la mezcla agua combustible al Terminal Marítimo.
- Si la mancha se ha esparcido y no es factible recuperar el combustible con una buena tasa de recuperación se debe desviar la mancha hacia mar adentro con ayuda de la barrera de contención de hidrocarburos para que allí se disperse, evapore, y degrade naturalmente.
- Dispersar el derrame si es necesario, para luego permitir que se evapore y/o degrade naturalmente. El uso de dispersantes requiere autorización previa de la autoridad ambiental competente.
- En caso que con los recursos del Terminal Marítimo no se pueda controlar el derrame, o que por las condiciones de mal tiempo se dificulte la contención del hidrocarburo, se solicitará a la Capitanía de Puerto de Santa Marta activar el Plan Nacional de Contingencias contra derrame de Hidrocarburos, Derivados y Sustancias Nocivas, a través de Ecopetrol. También se solicitará ayuda de equipos, materiales, y si es necesario de personal entrenado.
- Si la mancha alcanza la playa, se debe proceder a su restauración aplicando las técnicas apropiadas.

5.27.2 Protocolo para atender escape de gas natural licuado – GNL-

5.27.2.1 En la Instalaciones de la Sociedad Portuaria de Santa Marta no se realizan operaciones de descargue y cargue de gas natural licuado.

5.27.3 Protocolo para atender derrame de gránulos líquidos

5.27.3.3. En caso de presentarse un derrame de líquidos que pudieran representar riesgos de contaminación, el operador portuario deberá activar su plan de emergencia disponiendo y lanzando las barreras de contención marinas al agua, efectuando el confinamiento de la mancha preferiblemente antes de que salga de la dársena, posteriormente está obligado hacer la recolección del líquido contaminante si así se pudiera en canecas o a camión cisterna dependiendo la cantidad, lo cual deberá hacer disposición final adecuada como residuo especial, entregando soporte de este manejo a la instalación portuaria



Documento firmado digitalmente



5.27.3.4 En caso que el operador portuario no responda de manera oportuna y adecuada la instalación portuaria atenderá la contingencia con cargo al operador portuario o a la agencia y/o al armador.

5.27.3.5 El granel líquido que preferencialmente se maneja en cargue o descargue de motonaves en la Instalación Portuaria es el aceite de palma y sus derivados, sustancia ésta que tiene la particularidad que cuando entra en contacto con el agua, la baja temperatura de ésta hace que el líquido se compacte permitiendo un mejor confinamiento y fácil recuperación.

5.27.3.6 Ver numeral 5.27.1 (Protocolo para atender derrames de hidrocarburos)

5.27.4 Protocolo para atender derrame de gráneles sólidos.

5.27.4.1 Para la atención de derrames de gráneles sólidos, se deberán aplicar los protocolos y procedimientos establecidos por la Sociedad Portuaria relativos al manejo de gráneles sólidos.

5.27.4.2 Dependiendo de las condiciones y magnitud del derrame y el producto, la Sociedad Portuaria determinará la aplicación de lo establecido en el Plan de Gestión de Riesgo de Desastres.

5.27.4.3 En caso de presentarse derrame de granel solido al agua, el puerto contrata servicios de buzos especializados para recoger del lecho marino, sacar al muelle y hacer disposición final adecuada del material retirado, dependiendo del tipo de material el puerto hará estudio de impacto del sitio afectado hasta constatar que no genere afectación ambiental. En todo caso el puerto dará aviso a la autoridad marítima y ambiental correspondiente.

5.28 PROTOCOLO DE CIRCULACIÓN DENTRO DEL TERMINAL

La circulación de personas dentro del Terminal está reglamentado por las normas de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Compañía, afianzado por el cumplimiento del uso de los senderos y cruces peatonales por parte de los transeúntes, de ceder el paso a los peatones por parte de los conductores y operadores de equipos, no obstrucción de los senderos y cruces peatonales, la demarcación y señalización de las vías y áreas de trabajo, el respeto por los límites de velocidad, no ingreso a las áreas restringidas, no uso de equipos de comunicación o manos libres mientras se conduce o se está en área



Documento firmado digitalmente



crítica, no pasar o permanecer debajo de carga suspendida u oscilante, no ingresar o estar bajo los efectos de sustancias psicoactivas y todas aquellas recomendaciones tendientes a prevenir accidentes por atropellamientos, atrapamientos o aplastamientos a las personas.

5.29 PROTOCOLO PARA LA IDENTIFICACIÓN DE PERSONAS, EQUIPOS Y CARGAS

La Sociedad Portuaria cuenta con el procedimiento PO-SEG-201 Ingreso y Salida de Vehículos, Carga y Personal, cuyo objetivo es establecer las directrices que permitan realizar un efectivo control al ingreso, permanencia y salida de todo tipo de vehículos, carga y personal durante las 24 horas en las instalaciones del puerto, con la finalidad de preservar la seguridad de la infraestructura, los equipos, de la carga y de garantizar la calidad de los servicios los usuarios.

5.29.1 Todos los equipos que permanezcan dentro de la instalación portuaria deberán estar debidamente rotulados con el logotipo o nombre de la empresa/operador portuario y número interno.

5.29.2 Todos los empleados de la Sociedad Portuaria, contratistas, operadores portuarios y usuarios en general, deberán usar uniformes y credenciales que los identifique e identifique a la empresa para la cual presta sus servicios.

5.29.3 Así mismo deberá portar el carnet de seguridad integral de la Sociedad Portuaria.

5.29.4 Toda mercancía que ingrese para hacer transferencia por la instalación portuaria, deberá estar debidamente identificada con la información requerida por la Sociedad Portuaria, según los procedimientos establecidos para tal fin, y en todo caso, deberán relacionar en su embalaje, como mínimo los siguientes datos: nombre del cliente, marcas y números, nombre del producto contenido, peso, número de *booking* o reserva, número de paquetes y pictogramas.

5.29.5 El naviero y/o el propietario de la carga o su representante, será el responsable de suministrar la información requerida por la Sociedad Portuaria, para la plena identificación de la carga, cumpliendo además, con las condiciones y requisitos contemplados para su recibo y manejo, descritas en el presente reglamento.



Documento firmado digitalmente



5.30 PROTOCOLO DE SEGURIDAD EN PREVENCIÓN DE ACCIDENTES Y DE SEGURIDAD INDUSTRIAL PARA LAS INSTALACIONES QUE SE ENCUENTRAN EN VÍAS DE CONSTRUCCIÓN

5.30.1 Toda obra civil que se ejecute dentro de la instalación portuaria, sus oficinas administrativas o zonas externas, debe cumplir con lo dispuesto en los contratos de obra, las normas de Seguridad Integral y demás requisitos legales aplicables al sector de la construcción. Previo al inicio de las obras, el contratista deberá enviar la matriz de Identificación de Peligros y Evaluación de Riesgos a la Vicepresidencia de Infraestructura y a las Jefaturas de Seguridad y Salud en el Trabajo, Ambiental y de Protección Física, quienes la revisarán y avalarán, debiendo el contratista socializársela a sus trabajadores y darle cumplimiento a los planes de acción en ella propuesta.

5.30.2 Es responsabilidad del Puerto y operadores portuarios, determinar para cada operación de acuerdo a su propio análisis de riesgos las medidas preventivas para evitar accidentes.

5.30.3 El Terminal Portuario, operadores portuarios deberán informar a los trabajadores respecto a los riesgos relacionados con las operaciones que se realizarán con las mercancías y en particular, acerca de los riesgos que implique su trabajo, así como las normas para prevenir accidentes, para tal efecto se realizarán charlas de concientización en materia de seguridad y salud en el trabajo previa al inicio de operación en cada cambio de turno.

5.30.4 Es obligación del Puerto, operadores portuarios y contratistas, proporcionar a todos sus empleados los equipos de protección personal de acuerdo a su análisis de riesgos.

5.30.5 El Puerto, operadores portuarios y contratistas deberán realizar a sus colaboradores y principalmente a los operadores de equipos, exámenes toxicológicos de manera aleatoria los cuales se harán del conocimiento de la Administración.

5.30.6 Para el caso de ejecución de obras y actividades relacionadas con trabajos de conservación, mantenimiento, reconstrucción, terminación, modificación, ampliación, mejoramiento, modernización y desarrollo de obras en el puerto, autorizadas por la administración, deberán contar con las autorizaciones y licencias reglamentarias. Así mismo deberá tener en cuenta lo siguiente:

- La obra y sus límites físicos estarán señalados.



- Los materiales de construcción se acopiaran de forma que se reduzca el espacio y la emisión de polvo, cubierto si es necesario y en las zonas autorizadas.
- Se regaran las vías por donde circulan los camiones y maquinaria, en caso de emisión de polvo y afectaciones a terceros o a la calidad del aire.
- Se limpiaran las vías ensuciadas por los vehículos de la obra.
- Se prohíbe el vertimiento al mar y drenajes pluviales de cualquier tipo de residuo o material de construcción.

Una vez concluida la obra, el contratista retirará y dejará los suelos limpios de residuos y de resto de materiales.

5.31 SEGURIDAD PARA EL MANEJO DE LA CARGA, DE RESPONSABILIDAD POR ACCIDENTES, DE DAÑOS Y DE AVERÍAS A LA CARGA Y A LA INFRAESTRUCTURA Y EQUIPOS PORTUARIOS

- a) La responsabilidad por averías o daños a la carga, según el caso, del usuario, del operador portuario o de la Sociedad Portuaria, de acuerdo a las fases establecidas en el numeral 4.7.2.3 de este Reglamento y el Código de Comercio. En aquellos en que exista duda por la responsabilidad, La Sociedad Portuaria sólo responderá en el caso de que la justicia así lo determine.
- b) Cuando se produzcan averías durante la operación portuaria, se levantará de inmediato el acta de avería correspondiente. En ella se determinarán las causas y se cuantificará y calificará en detalle lo ocurrido. El acta deben suscribirla los representantes de quienes estén al frente y son responsables de la ejecución de la fase establecida en el Artículo 27 del presente Reglamento, en el cual ocurrió el hecho.
- c) Los armadores, capitanes de naves, operadores portuarios, transportadores terrestres o sus representantes, agentes marítimos, agentes de aduanas y demás personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades dentro del Terminal, serán responsables ante la Sociedad Portuaria por los accidentes, lesiones a las personas, daños o averías a la carga, daños a las instalaciones o equipos del Terminal, cuando dichos sucesos sean causados por condiciones inseguras, el mal estado o deficiencia de los equipos suministrados por ellos, así como por las condiciones de la carga, el embalaje o estiba de la misma, la escasa visibilidad y el obstáculo que impida el correcto manejo y manipulación, sin perjuicio de lo establecido sobre la materia en el Código Civil colombiano.
- d) La utilización de las áreas de almacenamiento y que sean asignadas como tales, implica por parte de los propietarios de la carga, asumir los daños o pérdidas que pueda sufrir ésta por razones de fuerza mayor o caso fortuito, por evaporación,

mermas, deterioro natural, o características propias del cargamento, del empaque o embalaje.

- e) La Sociedad Portuaria no aceptará ni reconocerá reclamos por faltantes unitarios en los cargamentos que lleguen y estén declarados en los manifiestos de carga (sobordos) y conocimientos de embarque (documento de transporte) en forma de atados, bandejas, pallets, cargas unitarizadas o contenedores, cuya cantidad por unidad de carga o empaque no haya sido plenamente comprobada por la Sociedad Portuaria.
- f) La Sociedad Portuaria no será responsable por los faltantes o daños a los cargamentos, después de haber sido entregados a sus propietarios o representantes oficialmente y por alguna circunstancia continúen dentro de las instalaciones del Terminal o sus zonas externas.
- g) El acondicionamiento y distribución de las cargas en los vehículos terrestres será responsabilidad del dueño de la carga, del transportador o del operador portuario.
- h) La Sociedad Portuaria no será responsable por demoras, interrupción o suspensión en la prestación de sus servicios por fuerza mayor o caso fortuito, tales como acto de autoridad, guerra civil o internacional, revolución, asonada, motín, huelga, paro o entorpecimiento del trabajo ocasionado por los operadores portuarios o los usuarios, o cuando en la zona del Terminal se presenten condiciones de tiempo tales que, a juicio de la autoridad marítima o las autoridades del Terminal, hagan peligrosa la prestación de los servicios correspondientes.
- i) El incumplimiento por parte de los operadores portuarios, de las normas de seguridad para las operaciones portuarias, establecidas por las autoridades portuarias y marítimas, este reglamento y las normas de Seguridad Integral, será causal para que la Sociedad Portuaria le ordene la suspensión inmediata de labores, hasta tanto se tome las medidas correctivas.

5.32 RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

- a) Los usuarios y operadores portuarios son responsables ante la Sociedad Portuaria por los daños que causen a los equipos o a las instalaciones portuarias en accidentes debidos a condiciones y maniobras inseguras, el mal estado o deficiencia de los equipos utilizados o cualquier otra situación que impida el correcto manejo y manipulación de las mercancías.
- b) El capitán de la nave es responsable ante la Sociedad Portuaria y frente a terceros afectados, por los accidentes ocasionados por error de maniobra de los pilotos prácticos





Documento firmado digitalmente



contratados para el atraque y desatraque, igualmente es responsable por los accidentes originados en las maniobras del barco con uso de remolcador.

c) Las empresas transportadoras y/o propietarias de los vehículos, que ingresan a las instalaciones portuarias, serán responsable de los daños que puedan ocasionar sus vehículos a la planta física, maquinarias, equipos, carga y/o su unidad de empaque, etc. Durante su permanencia y/o transito dentro de nuestras instalaciones, para lo cual se firmará por pare del representante legal de la empresa del vehículo un acta de compromiso para la reparación y/o reposición de los daños ocasionados, documento que a su vez autoriza el retiro del vehículo de la instalación portuaria.

d) El usuario que cause daños a la propiedad debe pagar a la Sociedad Portuaria o al tercero afectado, los costos de reparación, reposición de los bienes, daños consecuenciales y/o emergentes. El pago debe hacerse en forma inmediata, una vez que se presente la evaluación del daño respectivo. La Sociedad Portuaria o terceros afectados, con el fin de cubrir los costos del accidente, pueden hacer efectivas las pólizas de seguros por responsabilidad civil del usuario o repetir contra el responsable.

5.33 NORMAS DE SEGURIDAD INDUSTRIAL PARA LAS NAVES

5.33.1 Las embarcaciones que atraquen en el Terminal deben estar dotadas de los elementos de seguridad que indiquen los reglamentos internacionales y los que exija DIMAR.

5.33.2 Las embarcaciones que se encuentren atracadas en los muelles, no podrán realizar reparación menor alguna sin la previa solicitud por escrito hecha por el agente marítimo y autorizado por la Capitanía de Puerto y la Sociedad Portuaria. . La embarcación que se encuentre atracada estipulará el tiempo de la reparación y en caso de que el tiempo calculado se exceda, la Sociedad Portuaria podrá ordenar su fondeo.

5.33.3 En caso de hundimiento o encallamiento de una embarcación 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 la Sociedad Portuaria.

5.33.4 Ninguna embarcación, mientras se encuentre atracada operando, podrá poner en movimiento sus máquinas propulsoras, salvo caso de fuerza mayor, tampoco podrá hacer



Documento firmado digitalmente



sonar sus sistemas de alarma sin el respectivo conocimiento y autorización de la Sociedad Portuaria.

5.33.5 A las embarcaciones con carga explosiva o radioactiva a bordo, que no vayan a ser descargadas en el Terminal, se les permitirá atracar solamente cuando éstas vengan estibadas en compartimientos especiales acondicionados y que no necesiten abrirse durante su permanencia en el Terminal. Mientras dure su permanencia en el Terminal, se exigirá la presencia de un Inspector designado por la Capitanía del Puerto.

5.33.6 Las embarcaciones que se encuentren atracadas, no podrán achicar sentinas, pescar, soldar o arrojar productos residuales que contaminen las instalaciones o aguas de la Bahía de Santa Marta, en cuyo caso se suspenderán las operaciones de cargue o descargue y todo el tiempo de interrupción de la operación y cualquier costo asociado correrá por cuenta del buque.

5.33.7 Cuando una embarcación requiera aprovisionarse de combustible o lubricantes, el agente marítimo representante deberá comunicarlo por escrito a la Jefatura de Seguridad y Salud en el Trabajo para su visto bueno, luego de lo cual deberá solicitarse autorización de DIMAR quien nombrará al Inspector de prevención de la contaminación correspondiente. Solo se permitirá el suministro de combustible a las naves durante el cargue o descargue de materiales y/o sustancias peligrosas previa valoración del riesgo y autorización por parte del Inspector de prevención de la contaminación y la Jefatura de Seguridad y Salud en el Trabajo.

5.33.8 Toda mercancía o carga clasificada como peligrosa por la O.M.I., según el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas I.M.D.G., podrá ser recibida directamente en las instalaciones del puerto previa autorización de la Jefatura de Seguridad y Salud en el Trabajo, salvo aquellas que se determinen de Evacuación Inmediata, de acuerdo a lo estipulado en reglamento o las que tengan restricción aduanera de acuerdo a la reglamentación vigente.

5.33.9 Por regla general, los cargamentos peligrosos deben ser embarcados al término de las operaciones de la embarcación o al comienzo en caso de desembarque. El tiempo de permanencia de la carga peligrosa y su manipulación en las instalaciones portuarias, deberán sujetarse a los reglamentos y procedimientos establecidos por la Sociedad Portuaria y las recomendaciones de la O.M.I. las mercancías peligrosas que no cumplan con las normas de seguridad no podrán ser cargadas o descargadas en el Terminal.



Documento firmado digitalmente



5.33.10 La Sociedad Portuaria, previo visto bueno de la Superintendencia de Transporte, en caso de emergencia o para garantizar la seguridad en el Terminal, sus instalaciones y las naves, pueden ordenar la destrucción de dichas mercancías cuando éstas se encuentren bajo su competencia.

5.33.11 El armador, su agente marítimo o el operador portuario, tienen la obligación por su cuenta de prevenir a toda costa la caída de cualquier tipo de mercancía u objeto al agua, retirar o recuperar las mercancías u objetos que caigan al agua durante su manipulación y serán responsables por los perjuicios ambientales causados, evitando a toda costa que esto suceda. Si la caída de mercancías u obstáculos al agua son susceptibles de causar contaminación ambiental y/o daño a la calidad del agua, se deberá notificar inmediatamente a los entes de control ambiental para que determinen las medidas correctivas a que haya lugar.

5.33.12 En los casos en que el cargamento sea catalogado por Seguridad y Salud en el Trabajo como de descargue directo y evacuación inmediata, no podrá ser descargado, hasta tanto haya cumplido con el trámite aduanero, cancelado los servicios portuarios y se encuentre presente el medio de transporte que lo va a retirar de las instalaciones del Terminal.

5.33.13 La seguridad de las naves mientras permanezcan en fondeo o atracadas está bajo la responsabilidad única del capitán y ninguna instrucción o acto de la Sociedad Portuaria la hace responsable por la seguridad de la nave.

5.33.14 Las naves que descarguen en el Terminal tomarán el lastre suficiente para la salida a satisfacción del piloto.

5.33.15 Queda prohibido exhibir, llevar o disparar armas de fuego, cualquier arma a bordo deberá mantenerse bajo custodia del capitán mientras el buque esté en el Terminal.

5.33.16 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 por parte de la autoridad competente. Los agentes marítimos, armadores y capitanes ejercerán suma diligencia y cuidado para evitar la posesión, almacenamiento o transporte de tales drogas y estupefacientes.

Parágrafo: Se advierte a todos los usuarios del Terminal que la importación, el transporte y uso de sustancias necesarias para la producción y el procesamiento de



Documento firmado digitalmente



drogas estupefacientes o que produzcan dependencia síquica o física, está especialmente controlada y reglamentada por el gobierno colombiano, a través del Consejo Nacional de Estupefacientes, organismo ante el cual es necesario efectuar una inscripción y solicitar previamente los permisos pertinentes, tal como lo regula la Ley 30 de 1986 y la Resolución No. 009 de 1987 de este Consejo. Se entenderán como incorporadas a este reglamento todas las modificaciones o adiciones que realice el Ministerio de Justicia o la autoridad competente.

5.33.17 Los capitanes, oficiales y tripulaciones de las naves que arriben o se encuentren en el área del Terminal no deberán consumir alcohol ni sustancias psicoactivas antes de la iniciación de sus jornadas de trabajo ni durante las operaciones de maniobra, cargue, descargue o durante sus turnos de guardia. El piloto práctico, en caso de notar embriaguez o alteración por alcohol en los oficiales de la nave, dará aviso a la Capitanía del Puerto, la Superintendencia de Transporte y a la Sociedad Portuaria para que cualquiera de ellos tome las medidas pertinentes que estimen necesarias.

5.34 NORMAS DE SEGURIDAD PARA CARGAS PELIGROSAS

5.34.1 Embalajes, envases, marcas, rótulos, etiquetas, nombre técnico y número de Naciones Unidas:

Las sustancias peligrosas que ingresen a la instalación portuaria deben estar correctamente embaladas, marcadas, rotuladas o etiquetadas de conformidad con el Código IMDG. Todas las sustancias peligrosas deben traer la denominación técnica correcta, número de Naciones Unidas y la clase a la que pertenecen.

Por nombre técnico correcto se entiende el nombre químico del contenido. No es aceptable el nombre comercial.

5.34.2 Remoción de mercancías peligrosa y carga potencialmente contaminante desembarcada: No se puede desembarcar mercancías peligrosas y carga potencialmente contaminante sobre la loza o muelle, hasta tanto el buque, barcaza o vehículo que la va a movilizar fuera de la instalación portuaria o al sitio adecuado esté listo para recibirlos

5.34.3 Mantenimiento y separación: La Sociedad Portuaria tiene ya establecidos los lugares de mantenimiento de las mercancías peligrosas y hará cumplir los distanciamientos conforme a las tablas de segregación que ordene el Reglamento de Seguridad Portuaria.



Documento firmado digitalmente



5.34.4 Suministro de combustible: No se permite el suministro de combustible por vía terrestre a naves durante el cargue o descargue de sustancias inflamables.

5.34.5 Equipos e implementos: La Sociedad Portuaria exigirá durante el manipuleo, cargue, descargue y mantención de cargas peligrosas a todo el personal que interviene directamente los equipos e implementos de protección adecuados y determinados en el Reglamento de Seguridad Portuaria. Por lo tanto, los operadores portuarios tienen la obligación de proveer a sus trabajadores de estos elementos cuando sea del caso.

5.34.6 Atención de emergencias: Durante el cargue o descargue de sustancias peligrosas el operador portuario deberá disponer de:

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

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

Tanto los usuarios, agentes marítimos, operadores portuarios, acatarán en caso de emergencia todas las disposiciones que para casos de emergencia tengan previstos en el Reglamento de Seguridad Portuaria.

En cualquier tipo de emergencia, cuando la Sociedad Portuaria preste su apoyo a través de su brigada de atención de emergencias, los costos que se generen por el uso de equipos materiales especializados, deben ser cubiertos por el usuario causante de la situación

5.35 PROTECCIÓN AMBIENTAL

- a) Todas las naves que arriben al Terminal deben dar cumplimiento a las normas establecidas en la Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques (MARPOL/73/78).
- b) Previa solicitud del agente marítimo, con autorización de la DIMAR y visto bueno de la Sociedad Portuaria, un operador portuario podrá ofrecer el servicio de recepción de

residuos de sentina del cuarto de máquinas en cantidades limitadas. La consiguiente interrupción de las operaciones de cargue o descargue será por cuenta del buque al igual que el servicio prestado.

- c) Está prohibido bombear lastre, a menos que se trate de lastre limpio, de conformidad con lo establecido por la Convención para la Prevención de la Contaminación del Mar (MARPOL/73/78).





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

La Sociedad Portuaria cuenta con el procedimiento PO-OPS-201 Administración de la Línea de Atraque y aquellos que lo modifiquen o sustituyan., cuyo objetivo es establecer el procedimiento para administración de la línea de atraque, con el fin de planear y coordinar las maniobras de atraque y desatraque de motonaves, así como el de cargue y descargue de mercancías por el puerto

6.1 PROTOCOLO PARA EL ANUNCIO, ARRIBO Y PERMANENCIA DE NAVES

6.1.1 Programación y coordinación de Operaciones

6.1.1.1 Para la programación de la ventana de arribo, las líneas marítimas directamente o a través del agente marítimo para el caso de las Naves de Línea Regular o los Agentes Marítimos o los usuarios dueños de la carga para el caso de las Naves de Línea no Regular, solicitarán la asignación ventanas de arribo al Terminal.

6.1.1.2 Para Líneas de Servicio No regular, la solicitud de ventana se hará con una antelación de aproximadamente ocho (8) días calendario, sin perjuicio de que para naves cuya estadía sea muy corta o su lugar de cargue sea cercano al Terminal la solicitud de ventana se haga con un tiempo inferior. Lo anterior, sin perjuicio del Terminal y el usuario puedan convenir la asignación de ventanas durante un período que comprenda el arribo de varias naves al Terminal. Al momento de solicitar la ventana se debe informar el tipo de carga, y el volumen estimado de operaciones

6.1.1.3. Para Líneas de Servicio Regular. Cuando una Línea Naviera decida iniciar un servicio regular por el Terminal, deberá cuando menos con 30 días de anticipación dar aviso de este interés indicando la periodicidad del servicio, el tipo de carga y el volumen.

6.1.1.4 Las naves que arriben por fuera de ventana o sin ventana asignada, se atenderán de acuerdo con lo dispuesto en el numeral 6.1 de este reglamento.

6.1.1.5 El Comité de Operaciones de la Sociedad Portuaria, es el encargado de la planeación, organización y coordinación de todas las actividades a realizarse diariamente en el Terminal y lo conforman el Vicepresidente de Operaciones o el Gerente de Operaciones o quien haga sus veces, un representante de los respectivos operadores



Documento firmado digitalmente



portuarios y un representante de los respectivos navieros con autoridad y poder de decisión.

6.1.1.6 Para cada nave se expedirá una orden de operación en la que se detalla pormenorizadamente las labores a realizar, entre otras: características de la nave, tipo y clase de carga a descargar y/o cargar, hora de iniciación, número de bodegas sencillas o dobles, entrepuentes, número de cuadrillas, personal y equipo a bordo y en tierra, sectores de almacenamiento programados, cálculo de rendimientos para cada bodega, hora de terminación.

6.1.1.7 Ninguna nave podrá atracar o realizar operaciones si no está debidamente programada y con orden de operación o en su defecto con la respectiva autorización de la Sociedad Portuaria.

6.1.1.8 La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. se abstendrá de programar aquellas embarcaciones cuyos documentos no estén completos o debidamente elaborados o su información sea inconsistente, lo que impida iniciar la totalidad de operaciones una vez se determine la libre plática. La fecha y hora que se tiene en cuenta para el recibo de documentos es el horario administrativo de la Sociedad Portuaria Regional.

6.1.2 Anuncio de la Nave.

6.1.2.1 Con un mínimo de veinticuatro (24) horas de anticipación al arribo de una nave, el agente marítimo debe presentar a la Sociedad Portuaria a través de nuestros servicios virtuales, el anuncio y confirmación de la llegada de embarcaciones, el cual contiene la siguiente información:

- a) Nombre y Bandera.
- b) El Tonelaje de Registro Neto (T.N.R). y el Tonelaje de Registro Bruto (T.B.R).
- c) Calado de arribo, eslora y manga.
- d) Nombres del Armador o Charteador y el Agente Marítimo.
- e) Ultimo puerto y próximo puerto de arribo
- f) El tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETD).
- g) El tonelaje de cargue a embarcar a desembarcar.
- h) Relación de carga peligrosa a bordo y su clasificación con base en el Código Internacional de Mercancías Peligrosas (código IMO).
- i) El número de pasajero a embarcar o desembarcar.



- j) Nombre de los Operadores Portuarios nominados para la prestación de los servicios de pilotaje, de remolcador, de estiba y desestiba o cargue y descargue, de transferencia de la carga, y cualquier otro servicio que la nave vaya a requerir.
- k) Cualquiera otra información de importancia relacionada con el manejo de la carga o la seguridad de la nave en el terminal.

6.1.2.2 Las novedades sobre los tiempos de llegada deberán ser informadas por el agente marítimo a la Sociedad Portuaria a través de nuestros servicios virtuales de Puerto Virtual, con el propósito de tomar las medidas a que haya lugar de acuerdo con la conveniencia operativa del Terminal.

6.1.3 Arribo de la nave

6.1.3.1 El arribo de las Naves al Puerto de santa Marta, es coordinado por las Agencias Marítimas que las representan y la Autoridad Marítima, a través de la oficina de Control Tráfico Marítimo y/o la oficina de Estación de Pilotos, de acuerdo a la programación de la línea de atraque y disponibilidad de muelles del Puerto

6.1.3.2 El Puerto de Santa Marta, de acuerdo a disponibilidad de muelles coordinará con las Agencias Marítimas y la estación de pilotos las secuencias y tiempos para las maniobras de atraque de las naves.

6.1.4 Permanencia de naves

6.1.4.1 La permanencia de las naves en los muelles están sujeto a las ventanas asignadas y a la programación de cargue y descargue, según la cantidad de mercancías a operar.

6.1.4.2 El tiempo de permanencia de las naves en los muelles está establecida entre la fecha y hora en que se asegura el primer cabo al muelle y la fecha y hora en que se larga el último cabo.

6.1.4.3 Ninguna nave inactiva podrá permanecer atracada sin previa autorización por parte del Puerto.

6.1.4.4 En caso que la nave no pueda zarpar por algún motivo de fuerza mayor, el Capitán debe presentar solicitud al Puerto una extensión de muelle indicando la el tiempo de permanencia.

6.2 PRELACIONES PARA EL ATRAQUE



Documento firmado digitalmente



6.2.1 El Puerto determinará los tiempos de atraque (*lay can*), con base a un sistema de ventanas, otorgando prelación de atraque a todas aquellas naves anunciadas, confirmadas y con los documentos exigidos en el presente reglamento, sobre aquellas que no hayan cumplido estos requisitos.

6.2.2 La Sociedad Portuaria será la encargada de autorizar la prelación desatraque por muelle a las distintas embarcaciones para sus operaciones de cargue y descargue en el terminal, de acuerdo con el tipo de nave, el tipo de servicio, la clase de carga y el tiempo estimado de operación.

6.2.3 En caso de que la motonave no cuente con una ventana asignada por el Terminal, o que el buque hubiese llegado por fuera de la ventana asignada, la prelación de atraque se efectuará, respetando las ventanas asignadas a otras embarcaciones. Sin perjuicio de lo anterior, si en forma simultánea arriban varias naves en esta condición, la prelación será el resultado de la sumatoria del tiempo desde la hora de arribo más el tiempo de operación programado. En cualquier caso, la prelación para el atraque de estas naves operará para atracar en el muelle que por la especialización de los equipos disponible en el mismo, conviene que reciba este tipo de carga, por tanto en este caso la Sociedad Portuaria podrá programar la línea de atraque de forma que las naves con carga destinada a un muelle especializado, una vez confirmadas atraquen en el menor tiempo de espera posible para desarrollar sus operaciones de la forma más eficiente.

6.2.4 Cuando una embarcación transporte o vaya a transportar carga de origen animal o vegetal, procesada o semiprocada, susceptible de servir como vehículo o vector de problemas sanitarios; o las infectocontagiosas deberá someterse a la inspección correspondiente, y sólo será considerada su solicitud de atraque una vez la Sociedad Portuaria reciba la conformidad escrita de las autoridades correspondientes.

6.2.5 Cuando un muelle especializado se encuentre libre, se podrán atracar allí naves no especializadas para ese muelle, con el compromiso que una vez ese muelle sea requerido para una nave especializada en su ventana, aquellas deberán movilizarse hacia otro muelle o a zona de fondeo, a sus expensas.

6.2.6 En caso de estar ante la situación prevista en el numeral 6.1.3, se aplicarán las siguientes normas para establecer la prelación de atraque:

6.2.7 Toda embarcación cualquiera que sea su nacionalidad, clasificación, tonelaje de registro, eslora, manga o calado, para efectos de la prestación de los servicios en el



Documento firmado digitalmente



Terminal, se someterá a la prelación que se detalla, la cual podrá ser modificada por el Presidente de la Sociedad Portuaria, de acuerdo con las condiciones operativas.

- a) Embarcaciones de pasajeros de turismo.
- b) Embarcaciones que transporten o arriben para transportar cargamentos perecederos con limitación para su conservación a bordo y en tierra.
- c) Embarcaciones mixtas, las cuales pierden esta condición si transportan menos de 24 pasajeros.
- d) Embarcaciones RO-RO a recibir exclusivamente cargas de exportación.
- e) Embarcaciones RO-RO a descargar cargamentos de importación.
- f) Embarcaciones portacontenedores especializadas a recibir exclusivamente contenedores con cargamentos de exportación.
- g) Embarcaciones portacontenedores especializadas a descargar contenedores con cargamentos de importación y cargar contenedores con carga de exportación.
- h) Embarcaciones convencionales a cargar contenedores con cargamento de exportación.
- i) Embarcaciones convencionales a cargar cargamentos de exportación.
- j) Embarcaciones convencionales a descargar cargamentos de importación y cargar cargamentos de exportación.
- k) Embarcaciones tanques con combustible.
- l) Embarcaciones tanques con productos líquidos diferentes a combustibles.
- m) Embarcaciones a cargar graneles sólidos de exportación.
- n) Embarcaciones a descargar graneles sólidos de importación.
- o) Embarcaciones a cargar y/o descargar cargamentos de cabotaje.
- p) Embarcaciones no operativas. Entendiendo por no operativa aquella nave que realizará operaciones diferentes al cargue de mercancías de importación o exportación.

6.2.8 La prelación establecida se aplicará a las embarcaciones no programadas, fondeadas que hayan arribado al Terminal dentro del mismo período en 12 horas, siempre y cuando hayan confirmado su arribo, solicitando servicios y presentando documentación completa y se encuentren declaradas en libre plática por parte de las autoridades. Esta prelación no se aplicará para las naves debidamente programadas en ventana, las cuales tendrán prelación en su programación y atraques de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo.

6.2.9 Si se presenta igualdad respecto a la prelación para dos o más embarcaciones, se tendrá en cuenta el orden de arribo como criterio para la definición, el resultado de la sumatoria del tiempo desde la hora de arribo más el tiempo de operación programado, de



Documento firmado digitalmente



manera que tendrá prelación la embarcación que zarpe primero atendiendo a los criterios de productividad y eficiencia operativa.

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

Parágrafo. Si la nave no arriba al puerto dentro de la ventana de tiempo debidamente acordada, podrá asignarse el espacio a otra nave o embarcación.

6.2.11 Pérdida del turno de ataque: Pierden el derecho a la prelación establecida y por lo tanto ceden el turno de atraque:

- a) Cuando las autoridades sanitarias detecten en las embarcaciones, tripulantes o pasajeros con enfermedades infectocontagiosas.
- b) Cuando las autoridades competentes detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas sanitarios.
- c) Cuando la nave llegue fuera de su ventana programada.
- d) En el caso de las embarcaciones a recibir exclusivamente carga de exportación, cuando la existencia de la carga de exportación no garantice la continuidad de las operaciones.
- e) Cuando una embarcación no ha presentado la documentación completa, exigida por la Sociedad Portuaria.
- f) Por razones de seguridad o de orden público.
- g) Por falta de disponibilidad de vehículos para labores continuas en operaciones determinadas previamente como directas o de evacuación inmediata.
- h) Por falta de garantías en el suministro de equipos y aparejos especializados para las operaciones de cargue o descargue.

6.3 PRELACIÓN Y ASIGNACIÓN DE VENTANAS DESLIZANTES PARA BUQUES DE GRANEL LIMPIO EN MUELLE ESPECIALIZADO No 4

El buque debe cumplir con los siguientes requisitos:

- Cumplir con todas las leyes, convenios y disposiciones colombianas e internacionales vigentes y aplicables.



- Cumplir con el Reglamento de Condiciones técnicas de Operación de la Sociedad Portuaria Regional Santa Marta y con lo establecido en el Plan de Manejo Ambiental (PMA) de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, así como las condiciones técnicas establecidas en su Sistema de Gestión Ambiental.
- Ser buque granelero y permitir ser planeado a mínimo una rata de descargue de 8000 Toneladas diarias.
- Al menos traer abordo 16.000 toneladas para descargar en el Puerto de Santa Marta.
- Por lo menos el 30% de la carga debe ser succionable, es decir que sean granos. (Las harinas no son succionables en el puerto de Santa Marta).
- Tener menos de 25 años de edad.
- Notificar a la Sociedad Portuaria los siguientes momentos:
 - a. Momento en el cual sea contratado para transportar granel solido limpio al Puerto de Santa Marta.
 - b. Momento en el cual arrije al puerto de cargue y puertos sucesivos antes de Santa Marta.
 - c. Momento en el cual inicie su operación de cargue en el puerto de cargue.
 - d. Momento en el cual zarpe del puerto de cargue y puertos sucesivos antes del Puerto de santa Marta.
- Enviar a la Sociedad Portuaria con no menos de 72 horas con anticipación de su llegada en la estación de pilotos el formato Anuncio de Motonaves, incluyendo todos los datos de buque y el plano de descargue.
- Estar clasificados por una sociedad clasificadora miembro de IACS.
- Los capitanes, oficiales y tripulantes deben estar debidamente certificados de acuerdo con la ley del país de su bandera, y de acuerdo con las convenciones internacionales, incluyendo el STCW de la OMI.
- Tener las marcas de calado claramente cortadas en la lámina del casco y pintadas, en proa, popa y en medio del buque, a estribor y a babor. Todos los datos y libros de estabilidad, calibración de tanques, corrección de asientos y otras tablas y planos requeridos para la ejecución del arqueo deben estar certificado por la sociedad clasificadora, ser legibles y permanecer disponible para el inspector. El Capitán debe asignar un oficial responsable para acompañar el inspector tan pronto como esté a bordo del buque, para presenciar las lecturas de calados y sondeos.
- Suministrar una escala de acceso, en buena condición, con parales y pasamanos, con malla de seguridad, y con suficiente iluminación por la noche. En cubierta, al lado de la escalera, debe haber, listo para uso de emergencia, un anillo salva-vidas con una línea de seguridad.
- Mantener abordo y disponibles suficientes oficiales y tripulantes para atender las amarres del buque, abrir y cerrar las tapas de las escotillas, atender las escaleras de

acceso, mover el buque en el muelle cuando la operación de descargue así lo requiera, y en general, para asegurar la operación y manejo seguro y eficiente del buque.

- Tener suficiente iluminación en la cubierta del buque para permitir operaciones de descargue de noche en forma segura.
- Mantener durante el cargue un oficial de guardia supervisando la operación.

6.3.1 Plan trimestral de embarques.

El usuario presentará al operador un plan trimestral de descargue de granel sólido limpio dentro de los 15 primeros días del mes anterior al trimestre anunciado.

El plan trimestral de embarque incluirá la información necesaria para programar la operación. Incluyendo, pero sin limitarse a ello, lo siguiente:

- Cantidad de granel solido limpio a descargar.
- Tipos de granel solido limpio a descargar
- Plan de embarques y arribos (itinerario).

Cada mes, los usuarios presentarán las actualizaciones trimestrales del plan anual de embarques.

6.3.2 Nominación de buques.

La nominación del buque estará acompañada de la siguiente información:

- ETA.
- Cantidad de granel solido limpio a descargar.
- Procedencia.
- Armador.
- Agente naviero.
- Tipo de buque granelero.
- Bandera.
- Numero OMI Nombre.
- Año de construcción.
- Sociedad clasificadora.
- Eslora.
- Manga.
- Guinda.
- Peso muerto y calado para zona de verano.



- Franco-bordo para zona de verano.
- Calados en proa y en popa estimados para atraque zarpe.
- Desplazamiento en atraque (TM).
- Cantidad de bodegas.
- Capacidades de bodegas y dimensiones de las escotillas.
- Longitud del área de cargue (desde la brazola de proa de la bodega numero 1 hasta la brazola de popa de la última bodega).
- Pandi club.
- Fecha de vencimiento del certificado de cumplimiento ITF.

En las 24 horas siguientes a su recibo, el operador, si lo estima necesario, solicitará información adicional, o aceptará o rechazará la nominación. En caso de rechazo, la Sociedad Portuaria explicará los fundamentos de la decisión.

Nominado un buque podrá sustituirse por otro de similares características pero requerirá ser aceptado por el operador.

El usuario presentará al operador el plan de estiba del buque y la secuencia de descargue tres (3) días, 72 horas antes de su arribo.

6.4 PRELACIONES PARA EL SERVICIO DE PRACTICAJE

6.4.1 El servicio de practicaaje se encuentra descrito en el Capítulo IV, Numeral 4.6.2 del presente reglamento, en el Puerto de Santa Marta solo se puede realizar una maniobra al tiempo. La Sociedad Portuaria de Santa Marta será la encargada de autorizar la prelación del servicio de practicaaje para las distintas maniobras de zarpe o arribo de las motonaves, de acuerdo con la programación diaria de la línea de atraque.

En caso de requerirse una acción inmediata del servicio de practicaaje, el Puerto de Santa Marta en coordinación con las autoridades y la agencia marítima, solicitará la prelación de este servicio.

6.5 ASIGNACIÓN DE MUELLE

La Sociedad Portuaria para asignar los muelles, deberá tener en cuenta los siguientes aspectos:

- 1) Hora de arribo a la boya de mar.
- 2) Regularidad o frecuencia del servicio de la nave o línea naviera hacia o desde el puerto.



- 3) Tipo de carga, volumen y naturaleza.
- 4) Tipo de nave y dimensiones.
- 5) Equipamiento y/o maquinaria que garanticen las más altas ratas de carga y descarga.
- 6) Tiempo de permanencia

Parágrafo: Las naves permanecerán en los muelles asignados únicamente el tiempo que haya sido autorizado por la Sociedad Portuaria o permiso portuario.

6.6 PROHIBICIONES PARA LAS NAVES DURANTE SU PERMANENCIA EN EL TERMINAL

6.6.1 Está prohibido bombear lastre, a menos que se trate de lastre limpio, de conformidad con lo establecido por la Convención para la prevención de la Contaminación del Mar (MARPOL/73/78)

6.6.2 Está prohibido exhibir, llevar o disparar armas de fuego, cualquier arma abordo deberá mantenerse bajo custodia del capitán mientras el buque esté en el Terminal.

6.6.3 Está prohibido verter sentinas y sustancias residuales, ya sea sólida o líquida, al cuerpo del agua, dentro de la jurisdicción de la sociedad Portuaria. Los buques y embarcaciones deberán estar dotados de recipientes adecuados para residuos sólidos, los mismos que serán evacuados a los lugares habilitados para ello, con el conocimiento y permiso de la Sociedad Portuaria.

6.6.4 Está prohibido mantener residuos sólidos en lugares que fácilmente puedan esparcirse o derramarse al agua.

6.6.5 Las embarcaciones que se encuentren atracadas, no podrán achicar sentinas, pescar, soldar o arrojar productos residuales que contaminen las instalaciones o aguas de la Bahía de Santa Marta, en cuyo caso se suspenderán las operaciones de cargue o descargue y todo el tiempo de interrupción de la operación y cualquier costo asociado correrá por cuenta del buque.

6.6.6 Está prohibido realizar reparación alguna sin previa autorización de la sociedad Portuaria y la Capitanía de Puerto de Santa Marta.

6.6.7 Está prohibido descender o abordar el buque bajo los efectos de alcohol o sustancias alucinógenas.

6.6.8 Está prohibido para la tripulación extranjera salir de la Instalación Portuaria sin la autorización de la autoridad migratoria Colombiana.





6.7 DESATRAQUE

6.7.1 Cuando la Vicepresidencia de Operaciones de la Sociedad Portuaria indique una maniobra de desatraque para una nave, ésta operación deberá efectuarse dentro del tiempo señalado en la orden. El tiempo máximo no excederá de dos horas.

6.7.2 Una vez finalizadas las operaciones de cargue y/o descargue, la nave tiene dos horas para zarpar o fondear, salvo autorización de la Vicepresidencia de Operaciones de la Sociedad Portuaria para que permanezca mayor tiempo atracado. Si alguna nave no zarpa dentro del plazo estipulado, será responsable por cualquier perjuicio ocasionado a la sociedad portuaria y a terceros.

6.7.3 Cuando, con el fin de optimizar la utilización del muelle, la Sociedad Portuaria ordene una movilización de un muelle a otro, los gastos 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 del agente marítimo que solicitó el cambio.

Parágrafo. La Sociedad Portuaria se reserva el derecho de asignar piloto, remolcadores y amarradores para desatracar la motonave, cuando se haya superado el tiempo límite definido por el Reglamento Técnico de Operaciones, a costo de la nave.

6.8 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 de 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, muelle o embarcadero, 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 esté atracada, la Autoridad competente detecte enfermedades infectocontagiosas y sea declarada en cuarentena, deberá ser trasladada en forma inmediata al “área de fondeo de cuarentena” establecida por la Autoridad Marítima. En éste evento, la Sociedad Portuaria, debe comunicar 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 establecido en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI2005).
- 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 1: En los casos descritos en los numerales 2 y 3 del presente artículo, la solicitud deberá ser presentada por la sociedad Portuaria informando en este sentido a la Autoridad Marítima y dejando constancia sobre el hecho que motiva esta decisión.

6.9 REQUISITOS PARA EL ZARPE

6.9.1 Se procederá de acuerdo al protocolo de zarpe descrito en el Capítulo V Numeral 5.1.4 del presente reglamento y se deben tener en cuenta los siguientes requisitos:

- Ninguna nave que haya atracado en las instalaciones de la Sociedad Portuaria, podrá salir del Terminal sin el zarpe que expide la autoridad marítima, conforme a las exigencias legales.
- El Capitán de la Nave debe garantizar el alistamiento del buque para zarpar dentro de la hora siguiente después del final de la operación.
- La nave debe contar con la presencia de Piloto práctico, remolcadores, amarradores y lanchas.
- Deben estar presente el número mínimo de remolcadores de acuerdo a lo establecido en Resolución No. 685 del 2018 de la DIMAR o las que la sustituyan o modifiquen.

- Haber presentado y diligenciado todos los documentos referentes a la carga, estados de hechos de la operación.
- Que las condiciones climáticas existentes garanticen una maniobra segura.

CAPÍTULO VII. CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE

7.1 SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

7.1.1 La Sociedad Portuaria, prestadores de servicios y en general todos los que realicen actividades al interior del Terminal, están obligados a cumplir las siguientes disposiciones de seguridad:

- 1) Usar correctamente los elementos de protección personal bajo las especificaciones dadas en los diferentes protocolos establecidos de acuerdo con las actividades u operaciones que se realicen en el Terminal, considerando la exposición a los riesgos.
- 2) Usar uniformes, distintivos y credenciales que identifique a la empresa para la cual presta sus servicios, cumplir con las normas en materia de seguridad y salud en el trabajo que disponga el Gobierno Nacional y cumplir con lo dispuesto en los Convenios Internacionales ratificados por Colombia.
- 3) Reportar las condiciones de riesgo y accidentes que se presenten durante las operaciones.

7.1.2 La Sociedad Portuaria y en general los usuarios del Puerto, deberán cumplir con los procedimientos y normas internacionales relacionadas con la higiene y salud en el trabajo en el recinto portuario, con el fin de mantener adecuadas condiciones de trabajo y prevenir las enfermedades laborales.

7.1.3 De acuerdo con lo estipulado en el manual del sistema de gestión en seguridad y salud en el trabajo (SG-SST) código OA-SEG-401 Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST, la seguridad y salud de los empleados se promueve y previene a través de los distintos subprogramas de seguridad e higiene industrial, medicina preventiva y del trabajo, lo cual incluye los distintos sistemas de vigilancia





epidemiológica para la prevención y seguimiento de enfermedades laborales y con los programas de gestión de riesgos prioritario para la prevención de accidentes.

7.1.4 Todo lo anterior complementado con el programa de capacitación, inducción y reintroducción de seguridad y salud en el trabajo, y de las inspecciones planeadas y rutinarias que se hacen en las distintas áreas para verificar el cumplimiento de la recomendaciones o planes de acción propuestos en la identificación de peligros y evaluación de riesgo.

7.2 RESPONSABLES DE PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE Y MEDIO MARINO ACUERDO NORMATIVIDAD NACIONAL Y MARPOL.

7.2.1 Área de Sostenibilidad y Sistemas de Gestión de la Sociedad Portuaria de Regional de Santa Marta.

7.2.1.1 La Sociedad Portuaria de Santa Marta cuenta con una Gerencia de Sostenibilidad y Sistemas de Gestión, encargada de realizar la gestión ambiental de la compañía y el mantenimiento de los sistemas de gestión ISO 9001, ISO 14001 y BASC. Esta área conformada por un Gerente de Sostenibilidad y SIG, un Jefe de Sistemas de Gestión y un Jefe de Sostenibilidad Ambiental.

7.2.1.2 En cumplimiento a lo establecido en el artículo 8 del Decreto 1229 de 2008, dicha área se encuentra registrada ante el Departamento Administrativo Distrital de Sostenibilidad y Ambiente DADSA, mediante comunicado 612-10333 radicado el día 04 de noviembre del 2008.

7.2.2 Responsabilidades del Departamento

7.2.2.1 El área de sostenibilidad es la encargada de velar por el cumplimiento, seguimiento y mantenimiento de los Planes de Manejo Ambiental de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta y sus empresas filiales, la gestión de permisos de aprovechamiento de recursos, la evaluación y gestión de autorización de proyectos desde la perspectiva ambiental y de generar los informes requeridos por las autoridades ambientales, atender visitas, seguimientos a las operaciones y proyectos que se desarrollen en el puerto y velar por el cumplimiento de la normatividad ambiental aplicable a la operación.



7.2.2.2 Por otro lado, dentro de las responsabilidades del área velamos por la implementación, seguimiento y mejora continua de los Sistemas integrados de gestión, con los que cuenta la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta y sus empresas filiales los cuales son ISO 9001, ISO 14001 y BASC.

7.2.2.3 Son funciones del Área de Sostenibilidad y Sistemas de Gestión:

Protección Ambiental

- Seguimiento y mantenimiento de los PMA SPSM y CARBOSAN
- Seguimiento al Plan de Gestión de Riesgos de Desastres Corporativo
- Atención de requerimientos de las autoridades (ANLA, ANI, DADSA, DIMAR, SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE Y CORPAMAG)
- Atención de auditorías y seguimiento de las autoridades ambientales
- Programa de capacitaciones ambientales anuales
- Atención de quejas y reclamos ambientales
- Elaboración de ICA anual
- Inspecciones ambientales permanentes para verificar el cumplimiento de los programas del PMA por SPSM y sus filiales
- Gestión de permisos, autorizaciones y licencias ambientales de nuevos proyectos de la SPSM y sus empresas filiales
- Gestión de residuos
- Indicadores ambientales
- Seguimiento y análisis de los estudios ambientales
- Seguimiento de permiso ambiental de emisiones atmosféricas
- Velar por el cumplimiento de lo dispuesto en el Convenio MARPOL 73/78

Sistemas de Gestión

- Mantenimiento y certificación anual de los sistemas de gestión SPSM (ISO 9001, ISO 14001, BASC)
- Mantenimiento y certificación anual de los sistemas de gestión CARBOSAN (ISO 9001, ISO 14001, BASC)
- Mantenimiento y certificación anual de los sistemas de gestión OPERLOG (ISO 9001, BASC Y RUC)
- Planificación, atención, documentación y seguimiento de 4 auditorías Externas Anuales (ISO 9001, ISO 14001, BASC Y RUC)
- Planificación, atención, documentación y seguimiento de 2 auditorías internas (SIG y PBIP)
- Manejo y control de la documentación de los Sistemas de gestión implementados en la SPSM y sus Filiales
- Comités de gestión
- Revisión gerencial
- Capacitaciones
- Apoyo en las auditorías a proveedores



Documento firmado digitalmente



- Atención de auditorías de los clientes
- Elaboración, actualización y seguimiento de matrices de riesgos calidad
- Elaboración, actualización y seguimiento matrices de riesgo ambientales
- Elaboración, actualización y seguimiento matrices de aspectos e impactos ambientales
- Elaboración, actualización y seguimiento de la matriz de emergencias
- Elaboración, actualización y seguimiento de la matriz de requisitos legales ambientales
- Seguimiento y diligenciamiento de los indicadores SIG
- Seguimiento y apoyo a los diferentes procesos de la gestión de acciones correctivas y de mejora

7.3 FUMIGACIONES

La Sociedad Portuaria cuenta con el procedimiento PB-AMB-604 Prestación del Servicio antes, durante y después de la fumigación, cuyo objetivo es brindar a todos los empleados de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta y todas sus filiales los lineamientos generales para las medidas de seguridad que se deben adoptar para una fumigación segura y eficaz.

7.3.1 El proveedor encargado de ejecutar las actividades de control de plagas debe contar con concepto de funcionamiento para la aplicación de plaguicidas emitido por parte de la Secretaría de Salud Distrital y sede con instalaciones físicas en la ciudad de Santa Marta, un día antes de la prestación del servicio todas las oficinas deben estar sin seguro con el fin de evitar contratiempos durante la actividad.

7.3.2 El Puerto debe informar a todos los empleados de la Compañía las jornadas de fumigación con una antelación máxima de 48 horas, a través de la Oficina de Comunicaciones y Relaciones Públicas mediante correo electrónico corporativo especificando las áreas a intervenir, fecha, horas de aplicación, tratamiento a realizar y todas las medidas preventivas establecidas para la ejecución de la actividad de fumigación

7.3.3 El proveedor encargado de ejecutar el servicio de fumigación debe suministrar hoja de datos de seguridad química de los productos a utilizar al área responsable del Programa de Control de Plagas

7.3.4 Las áreas de aplicación se deben proteger cubriéndolas con plástico, apagar los equipos eléctricos sobre todo aires acondicionados y ventiladores



7.3.5 El técnico encargado de realizar la fumigación dará aviso a los empleados de las oficinas cual será el tiempo de reingreso al área tratada de acuerdo al tipo de producto aplicado (El tiempo de reingreso a las oficinas será mínimo de 45 minutos).

7.3.6 Transcurrido el periodo de seguridad, se verifica por parte del proveedor encargado que ha habido una buena ventilación y en la que todo el aire se renovó por completo, por lo cual no existirán olores ni restos de las aplicaciones (aspersiones y nebulizaciones).

7.3.7 Las actividades de fumigaciones se ejecutan teniendo en cuenta las obligaciones definidas en el plan de manejo ambiental y demás actos administrativos.

7.4 RESIDUOS CONTAMINANTES PROCEDENTES DE LOS BUQUES

La Sociedad Portuaria cuenta con el procedimiento PB-AMB-605 Manejo Integrado de Desecho Generado por Buques, cuyo objetivo es definir las directrices para el manejo integrado de desechos generados por buques que sean recibidos en las instalaciones del puerto, desde la notificación de su descarga hasta su aprovechamiento o disposición final, conforme a lo establecido en el Convenio MARPOL 73/78 y la Resolución 0645 de 2014 de la DIMAR (y todas aquellas resoluciones, normas o convenios que los regulen, modifiquen o reemplacen).

- 1) Los residuos contaminantes procedentes de los buques se regularán por la normativa contenida en el Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación originada por los buques (Convenio MARPOL), con su Protocolo de 1978.
- 2) Los capitanes de los buques están obligados a comunicar a la Sociedad Portuaria y a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, la cantidad y tipos de residuos a bordo y en el caso de que se autorice evacuar, será a una instalación de recepción autorizada, constatando su disposición final, para evitar contaminación al medio ambiente. Dicha comunicación se realizará de acuerdo a las disposiciones vigentes, que regulan las instalaciones de recepción de residuos sólidos y oleosos procedentes de los buques. En lo que se refiere a las sustancias perjudiciales en paquetes, contenedores, tanques portátiles, camiones/cisternas, objeto de regulación del anexo III del Convenio MARPOL se entregará una lista o manifiesto especial enumerando y clasificando dichas sustancias y su situación a bordo. Las empresas autorizadas a recibir los residuos oleosos y sólidos en el recinto portuario quedarán obligadas a reportar a Seguridad Salud en el Trabajo y Protección ambiental, las descargas de residuos que hubiesen llevado a cabo y la

disposición final del residuo. La Sociedad Portuaria determinará los datos y la comunicación de la información.

- 3) Los capitanes de los buques cumplirán las disposiciones vigentes contenidas en el Convenio MARPOL sobre la dotación de elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.
- 4) Está prohibido verter sentinas y sustancias residuales, ya sea sólida o líquida, al cuerpo de agua, dentro de la jurisdicción de la Sociedad Portuaria. Los buques y embarcaciones deberán estar dotados de recipientes adecuados para los residuos sólidos, los mismos que serán evacuados a los lugares habilitados para ello, con el conocimiento y permiso de la Sociedad Portuaria.
- 5) Está prohibido mantener residuos sólidos en lugares que fácilmente puedan esparcirse o derramarse al agua.
- 6) Serán responsables solidarios de los vertidos, derrames y contaminación del medio marino costero, la Agencia Naviera, el armador y el capitán del buque, de conformidad con las disposiciones vigentes, quienes deberán adoptar de manera inmediata las medidas adecuadas para la contención, limpieza, mitigación y recolección del elemento contaminante.
- 7) En el caso que se produzca un derrame que contamine el cuerpo de agua, el capitán del buque deberá dar aviso inmediatamente a la Capitanía de Puerto y a la Sociedad Portuaria.
- 8) El manejo de contaminantes procedentes de los buques debe cumplir con las fichas de manejo ambiental: Manejo de químicos y sustancias peligrosas, Manejo integral de residuos sólidos, así como las obligaciones del instrumento de manejo y control ambiental vigente, establecido mediante la Resolución 794 de 2008, o la que la modifique o sustituya.

7.5 CARGA DE ORIGEN ANIMAL Y VEGETAL

7.5.1 Cuando una nave transporte carga de origen animal o vegetal, procesada o semiprocada, 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.



Documento firmado digitalmente





Documento firmado digitalmente



7.5.2 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.

7.5.3 Para el manejo de la carga de origen animal y vegetal procedentes de los buques se debe cumplir con las fichas de manejo ambiental: Manejo de químicos y sustancias peligrosas, Manejo integral de residuos sólidos, así como las obligaciones del instrumento de manejo y control ambiental vigente, establecido mediante la Resolución 794 de 2008, o la que la modifique o sustituya.

7.6 CARGA DE MATERIAL EXPLOSIVO O RADIATIVO

La Sociedad Portuaria cuenta con el procedimiento PB-AMB-208 Recibo, mantenimiento y entrega de mercancías peligrosas, cuyo objetivo es establecer la metodología para el recibo, mantenimiento y entrega de las mercancías peligrosas que transitan por las instalaciones del puerto.

7.6.1 La Sociedad Portuaria, dando cumplimiento a las recomendaciones del Código Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG) y de su protocolo o Procedimiento para el Ingreso, Mantención y Entrega de Mercancías Peligrosas puede recibir y mantener en tránsito casi todas las clasificaciones de estas mercancías, excepto aquellas que por sus riesgos de explosividad, inestabilidad o potencial de daños graves en la salud de las personas serán de evacuación inmediata, tal es el caso de explosivos de la clase 1, Divisiones 1.1, 1.2 y 1.3, Gases de la clase 2.3 (gases tóxicos), Sólidos inflamables de clase 4 con riesgo secundario de explosividad, Peróxidos Orgánicos de la clase 5.2, Sustancias Infecciosas de la clase 6.2, Material Radiactivo de la clase 7 o aquella sustancia que por su riesgo inminente, la Sociedad Portuaria no tenga espacio donde mantenerla.

7.6.2 En todo caso estas cargas serán de operación directa, no pudiendo permanecer en la zona de primera línea de muelle más allá del tiempo necesario para su operación y transporte.

7.6.3 La agencia naviera representante de la nave será responsable de que el importador, anticipadamente tenga todos los documentos en regla y los vehículos suficientes para una salida inmediata del puerto del material explosivo de las clases 1.1., 1.2 y 1.3.

CAPÍTULO VIII. DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN

8.1 DOCUMENTACIÓN

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

8.1.2 Los agentes marítimos, los capitanes y los armadores son responsables por la presentación de la documentación a las autoridades nacionales, a través de cualquier medio legible y comprensible o los medios que se establezcan.

8.2 FACILITACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO

8.2.1 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

8.3.1 Al arribo de las naves y antes de autorizar las operaciones de cargue y descargue, embarque o desembarque de pasajeros, se practicará visita oficial a la nave por las autoridades competentes, de conformidad con las normas y procedimientos vigentes.

Las autoridades competentes son las siguientes:

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





8.3.2 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.

8.3.3 El agente marítimo o el armador debe informar a las autoridades indicadas la hora de arribo de la nave. La visita se lleva a cabo a la hora establecida por la Capitanía de Puerto.

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

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

8.3.6 El agente marítimo deberá presentar a la Sociedad Portuaria la correspondiente copia del Acta de Visita de la Capitanía de Puerto, en forma inmediata al término de la misma.

8.4 LIBRE PLÁTICA

8.4.1 La Sociedad Portuaria de Santa Marta y los operadores del Puerto, se abstendrán de autorizar operaciones si no se cuenta previamente con el otorgamiento de “Libre Plática” que para el efecto expida la autoridad marítima.

8.4.2 Solo se puede dar inicio de operaciones de forma inmediata cuando la nave que arriba viene de otro puerto Colombiano, y la autoridad portuaria haya dado la autorización respectiva.

8.5 RESERVAS Y DERECHOS EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

8.5.1 La Sociedad Portuaria en cumplimiento de las obligaciones como concesionario de la Concesión Portuaria otorgada mediante el Contrato de Concesión No. 006 de 1993 y en su función de administrador de la instalación portuaria, se reserva el derecho a:

- a) No autorizar los servicios solicitados por los usuarios, cuando éstos no se encuentren a paz y salvo con la Sociedad Portuaria y con la Superintendencia de Transporte

conforme a reportes de la misma, o incumplan las normas establecidas en el presente Reglamento. La Sociedad Portuaria tendrá derecho de retención respecto de las mercancías depositadas en el Terminal por los usuarios en seguridad de los pagos pendientes por los servicios prestados a los mismos.

- b)** Suspender la autorización de 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 conlleven peligro a la carga, medio ambiente, personas o a las instalaciones, o cuando la Superintendencia de Transporte lo solicite, así mismo, establecer métodos pedagógicos o con restricciones de ingreso por el tiempo que, de acuerdo con la gravedad de la falta, la Sociedad Portuaria estime conveniente, aplicando la tabla de correctivos contenidos en el reglamento interno de seguridad integral de la Sociedad Portuaria.
- c)** Suspender las operaciones cuando se utilicen prácticas inadecuadas en el manejo de la carga o no se utilicen los aparejos adecuados y seguros para cada caso, hasta cuando se corrijan las anomalías que causaron la suspensión.
- d)** Calificar la actuación de los operadores portuarios en lo que se refiere a eficiencia, seguridad, cumplimiento, capacidad técnica profesional y gestión administrativa.
- e)** Solicitar a la autoridad competente, suspender o cancelar definitiva o temporalmente el permiso, la habilitación o el registro al operador portuario o al usuario que cometa irregularidades, o cuando no califique de acuerdo a la evaluación que haga la Sociedad Portuaria.
- f)** No autorizar el servicio a los operadores portuarios ante la Sociedad Portuaria por vencimiento o cancelación de la inscripción ante la autoridad competente de acuerdo con la normatividad vigente.
- g)** Suspender la autorización de prestación de servicios a aquellas personas naturales o jurídicas que para obtener ventajas o prioridades, utilicen prácticas indebidas.
- h)** Presentar a la Superintendencia de Transporte y a la Capitanía de Puerto las protestas correspondientes a hechos o situaciones que entorpezcan el normal desarrollo de las operaciones portuarias, violen o incumplan normas reglamentarias.





Documento firmado digitalmente



- i) No autorizar la operación de cargue o descargue de embarcaciones o vehículos terrestres, cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a las normas y términos dispuestos en el presente Reglamento y Manual de Procedimientos.
- j) Exigir a los operadores portuarios, agentes marítimos y usuarios en general, el cumplimiento del programa previamente acordado para cada operación.
- k) Ordenar el inicio o suspensión de operaciones en cubierta o bodegas de aquellas embarcaciones que presenten: estiba deficiente y que por esta causa al desestibarla se produzca avería a la carga; signos de saqueo en los cargamentos depositados en ellas; condiciones inseguras, equipos, aditamentos y aparejos inadecuados o con licencias vencidas. En ninguno de los casos anteriores la Sociedad Portuaria será responsable por daños, averías o faltantes que puedan presentarse a la carga ni de los accidentes en general.
- l) Exigir a los operadores portuarios trabajar en forma continua dentro de los horarios establecidos y acordados para la prestación de los servicios, asegurando que las facilidades portuarias sean utilizadas eficientemente.
- m) Autorizar el descargue, manejo y almacenamiento de cargamentos que por su naturaleza, deficiencia en el empaque o cualquier otra circunstancia produzca emanaciones, vapores, olores o basuras que causen daño a las personas, al medio ambiente, a las instalaciones o a otros cargamentos.
- n) Verificar la información declarada de cualquier cargamento cuando no haya claridad sobre el mismo, con cargo al propietario o a su representante.
- ñ) No entregar los cargamentos a los propietarios o consignatarios de la carga, que aparezcan en los documentos que amparan el cargamento, cuando éstos no se encuentran a paz y salvo con la Sociedad Portuaria, o cuando la documentación presentada no reúna los requisitos exigidos por la Sociedad Portuaria, la ley y autoridades competentes. Igualmente, la Sociedad Portuaria podrá, a petición del agente marítimo, no autorizar la entrega de un cargamento cuando no se haya producido la liberación de fletes.
- o) A recibir aquellos cargamentos que no tengan visiblemente escrito, en forma clara y legible, las marcas, códigos, pesos, medidas, rotulación establecida por la O.M.I. en

caso de carga peligrosa, señales para su correcto manipuleo y mantención y además datos y características indicados en los documentos que los amparan.

- p) Recibir aquellos cargamentos que por su naturaleza y características requieran almacenamiento espacios cubiertos (bodegas o cobertizos) y en ese momento no exista disponibilidad en dichos espacios, hasta tanto no medie autorización escrita del propietario o su representante para almacenarse en espacios descubiertos (patios), casos en los cuales la Sociedad Portuaria quedará relevada de toda responsabilidad.
- q) Exigir para el recibo de los cargamentos que lo requieran, la presentación, por parte del propietario de la carga o su representante, del certificado fitosanitario o zoosanitario, según el caso, expedido por autoridad competente.
- r) Permitir operaciones de vaciado de contenedores cuando el contrato de transporte así lo especifique en casos especiales y previa presentación de documento aduanero tramitado se podrán vaciar también contenedores cuyo contrato de transporte no lo especifique.
- s) Ordenar la presentación de certificados de inspección de los equipos y aparejos, expedidos por casa clasificadora, con el fin de garantizar condiciones óptimas de operación y seguridad. Los equipos que como resultado de dicha inspección no reúnan las condiciones mencionadas, no podrán operar en las instalaciones portuarias.
- t) Ordenar la suspensión de actividades de operadores portuarios o usuarios cuando se evidencie que en el desarrollo de su actividad al interior de la instalación portuaria no estén cumpliendo con el Plan de Manejo Ambiental establecidos y se esté generando algún riesgo o afectación al medio ambiente.
- u) Ordenar el desatraque de una nave cuando no cumpla las condiciones descritas en el numeral 6.6 de este reglamento.
- v) Generar cobros por presentación y/o corrección extemporánea de información o documentos requeridos en cumplimiento de lo establecido en el presente reglamento

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

- a) El estado del tiempo y las condiciones meteorológicas pongan en riesgo la operación.





- b) Cuando los equipos utilizados y demás elementos para la operación no estén completos, presenten deterioro, no presenten certificación y constituyan riesgo para la operación.
- c) Cuando el personal vinculado con la operación no esté utilizando o no disponga de los elementos de protección personal requeridos.
- d) Cuando se estén realizando trabajos en los muelles o en las zonas de almacenamiento que afecten las operaciones.

CAPÍTULO IX. COMITÉ DE CONVIVENCIA PORTUARIA

9.1 RESPONSABILIDADES

Los usuarios de la instalación portuaria son responsables por las infracciones al presente Reglamento y están obligados a atender las instrucciones o medidas correctivas que imparta o imponga la Sociedad Portuaria en cumplimiento de su función como ente administrador de la instalación portuaria, en los términos del presente reglamento y la ley.

Las infracciones que se cometan serán atendidas y resueltas de conformidad con lo estipulado en este capítulo.

9.2 DEFINICIONES

Para una correcta interpretación del presente capítulo se establecen las siguientes definiciones:

Infracción: Todo acto u omisión por parte de un usuario de la instalación portuaria que vulnere la normatividad nacional e internacional aplicable a la misma, las normas contenidas en el presente reglamento y los demás documentos que lo complementen.

Infractor: Persona natural o jurídica y/o empresa usuaria que comete una infracción en la instalación portuaria.

Empresa responsable del infractor: Empresa responsable por la autorización de ingreso del infractor a la instalación portuaria.

Comité de Convivencia Portuaria: Grupo de personas designado en representación de la Sociedad Portuaria para investigar las conductas de los usuarios y decidir sobre las acciones a tomar y la aplicación de las medidas correctivas procedentes a una infracción.

Amonestación: Llamado de atención por escrito que se formula a la empresa responsable del infractor y/o al infractor, que constituye una advertencia que una nueva falta, ocasionará la aplicación de una sanción de mayor grado.





Documento firmado digitalmente



Suspensión: Medida sancionatoria aplicable al infractor y/o a la empresa responsable de éste, consistente en la restricción de ejercer sus actividades en la instalación portuaria hasta por el término señalado por el Comité de Convivencia Portuaria, sin sobrepasar dieciocho (18) meses, en consideración a la naturaleza y repercusión real o potencial de la infracción. En el evento de hechos que ameriten denuncias penales, la suspensión de ingreso a la persona natural infractora y/o la empresa responsable podrá ser indefinida.

Medida cautelar: La Sociedad Portuaria puede aplicar como medida cautelar la restricción inmediata del ingreso a la persona y/o empresa cuando el hecho pone en peligro inminente la seguridad de las personas, el equipaje, las instalaciones, equipos y el normal funcionamiento de las operaciones en la instalación portuaria, manteniéndola hasta cuando el Comité de Convivencia Portuaria adopte su decisión final sobre el caso.

Suspensión automática: Prohibición inmediata de ingreso a la instalación portuaria para un infractor hasta por un máximo de cinco días, en los eventos descritos en este Reglamento.

Cancelación de autorización de ingreso a empresas: Es la medida correctiva mediante la cual, previa autorización de la Superintendencia de Transporte o de la autoridad competente, se cancela a la empresa infractora su autorización para realizar actividades en la instalación portuaria.

9.3 PROCEDIMIENTOS

Recibido el reporte o información de la infracción detectada se procede de la siguiente manera:

Si el hecho reviste gravedad que comprometa la protección y seguridad de la instalación portuaria, la eficiencia y continuidad del servicio, se solicitará al infractor que abandone de inmediato la instalación portuaria, aplicando una suspensión como medida cautelar. En caso de que la persona sea responsable por cualquiera de los hechos contemplados en el numeral 92.1 a) del artículo 92, la medida cautelar podrá convertirse en una suspensión automática.

Parágrafo Primero: Ante la imposición de una suspensión automática por los hechos contemplados en el numeral 92.1 a) del artículo 92, la Sociedad Portuaria podrá decidir si continúa con el procedimiento descrito en el siguiente numeral o si es suficiente la suspensión impuesta.



Documento firmado digitalmente



Parágrafo Segundo: El resultado positivo al ingreso o estadía en la instalación portuaria de una prueba de consumo de alcohol o de drogas que causen dependencia y alteraciones en la capacidad psicomotriz de las personas dará lugar siempre a la aplicación de una medida cautelar.

Seguidamente, la Sociedad Portuaria notificará del hecho investigado al infractor y a la empresa responsable de su ingreso a la instalación portuaria. Ambos, en forma independiente, dispondrán de dos (2) días hábiles, contados a partir del recibo de la notificación, para presentar por escrito a la Sociedad Portuaria los descargos correspondientes.

Recibidos los descargos escritos o vencido el término establecido en el numeral anterior, el Comité de Convivencia Portuaria definirá las circunstancias de la comisión de la infracción, determinará su gravedad e impondrá la medida correctiva correspondiente.

El Comité de Convivencia Portuaria, de considerarlo necesario, citará a los involucrados a una audiencia de confirmación de los hechos de la infracción.

Incorporadas todas las pruebas y estudiados los descargos correspondientes a la infracción, el Comité de Convivencia Portuaria notificará al infractor y a la empresa responsable de su ingreso, la decisión adoptada.

Parágrafo Primero: De las reuniones del Comité de Mejoramiento se levantarán actas, las cuales serán firmadas por los intervinientes, y se conservarán bajo una numeración consecutiva.

Parágrafo Segundo: El Comité de Mejoramiento tendrá una persona encargada de las comunicaciones, el recibo de los descargos, la conservación de los documentos y pruebas, y la elaboración de las actas de las sesiones.

9.4 MEDIDAS CORRECTIVAS

Quienes cometan una infracción (personas naturales y/o empresas) estarán sujetos a la imposición de las siguientes medidas correctivas por parte del Comité de Convivencia Portuaria, de conformidad con el procedimiento descrito en el artículo anterior y a la naturaleza, efectos, modalidades y gravedad del hecho.



a) Amonestación. Esta sanción aplica sólo en el caso de infracción de menor trascendencia. Se dirige a la empresa responsable del infractor y al infractor mismo. La empresa responsable del infractor se obliga a tomar acción disciplinaria contra éste.

b) Suspensión automática. Medida sancionatoria aplicable por la comisión.

- i. No utilizar el uniforme y elementos de protección necesarios para la actividad que está realizando.

c) Suspensión. Esta sanción aplica siempre en el caso de una infracción grave o mayor en cuanto a la afectación de la seguridad y la prestación del servicio.

- i. El tiempo de suspensión aplicado al infractor depende de la gravedad, repercusión y daño ocasionado.

d) Cancelación de la autorización para ejercer la respectiva actividad. Medida sancionatoria aplicable a la empresa responsable del infractor o de la infracción, previa la imposición en dos ocasiones de la sanción de suspensión. Requiere la comunicación previa a la Superintendencia de Transporte o a la autoridad competente.

Parágrafo: Las sanciones anteriores se aplicarán sin perjuicio de las acciones civiles, laborales, penales o administrativas que la infracción origine, de las medidas policivas que deban tomarse para controlar e impedir la infracción o para restablecer la situación de normalidad, y de las sanciones cuya imposición está a cargo de otras autoridades.