REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACION DE LA SOCIEDAD PORTUARIA DEL DIQUE S.A.

Cartagena, abril de 2019

REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE OPERACION DE LA SOCIEDAD PORTUARIA DEL DIQUE S.A.

INDICE

CAPÍTULO I
ASPECTOS GENERALES

1.1.	Objeto	7
1.2.	Aplicaciones del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación	7
1.3.	Definiciones	8
1.4.	Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional adecuados a cada servicio.	13
1.5.	Obligaciones	14
1.5.1.	Obligaciones de los operadores portuarios	14
1.5.2.	Obligaciones de las agencias marítimas	16
1.5.3.	Obligaciones de los usuarios del terminal portuario	17
1.5.4.	Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)	17

CAPÍTULO II
ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO

2.1.	Organización	18
2.2	Servicios que presta la compañía	18
2.3	Funciones del Terminal o sociedad portuaria	19
2.4	Administración	19
2.4.1	Modelo de administración y operación	19
2.4.2	Relación con los usuarios	19
2.4.3	Estructura tarifaria	20
2.4.4	Protocolo de facturación	20
2.4.5	Sistema de gestión de calidad	21
2.4.6	Políticas de calidad y acceso	21
2.4.7	Sistema de Comunicación y de información	23
2.4.8	Código de buen gobierno del puerto	23

CAPÍTULO III
INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS

3.1.	Canal de acceso	24
3.2.	Aproximación - Dársena de maniobras	30
3.3.	Área de atraque – Muelle	30

3.4. Ayudas a la navegación 31
3.5. Peligros a la navegación 32
3.6. Áreas de fondeo 34
3.7. UKC y calado operacional 35
3.8. Programa de mantenimiento e información batimétrica según el Contrato de concesión portuaria. 35
3.9. Accesos vehiculares, férreos y peatonales. 35
3.10. Patios y bodegas 35
3.11. Instalaciones para el recibo de la carga 36
3.12. Equipos para operación portuaria 36

CAPÍTULO IV
SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA

4.1. Horarios 37
4.2. Condiciones de la prestación de los servicios 37
4.3. Documentación necesaria para la prestación del servicio 37
4.4. Prestación de servicio a los usuarios 37
4.5. Protocolo de verificación de información y documentos 37
4.6. Servicios generales: 39
4.6.1. Uso de dársenas de maniobra y canales de acceso privado 39
4.6.2. Control de las operaciones portuarias 39
4.6.3. Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto 39
4.6.4. Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto 40
4.6.5. Condiciones de limpieza general del terminal 40
4.7. Servicios a la nave: 40
4.7.1. Características del buque tipo o de diseño 41
4.7.2. Servicio de practicaje 42
4.7.3. Servicio de remolcador 43
4.7.4. Amarre y desamarre de buques 48
4.7.5. Muellaje 49
4.7.6. Apertura de escotilla 49
4.7.7. Reparaciones menores 50
4.7.8. Aprovisionamiento 50
4.7.9. Recibo y/o suministro de lastre 51
4.7.10. Suministro de combustible 51
4.7.11. Servicios de lancha 51
4.7.12. Recepción de desechos líquidos y sólidos 51
4.7.13. Servicio de vigilancia 52
4.7.14. Servicios públicos 52
4.7.14.1. Suministro de agua potable 52
4.7.14.2. Electricidad 52
4.7.15. Fumigaciones 53
4.7.16. Alquiler de equipos y aparejos 53
4.8. Servicios a la carga 53

4.8.1. Manipulación y transporte de mercancías 53
4.8.2. Cargue /Descargue/Transbordo 53
4.8.3. Estiba /Desestiba 54
4.8.4. Clasificación y toma de muestras 54
4.8.5. Reconocimiento o inspección de mercancías 54
4.8.6. Trimado /Trincado /Tarja 55
4.8.7. Manejo y reubicación 55
4.8.8. Servicio a los contenedores 55
4.8.9. Embalaje y reembalaje 55
4.8.10. Pesaje /Cubicaje 55
4.8.11. Marcación y rotulación 55
4.8.12. Almacenaje de mercancías 56
4.8.13. Porteo de la carga 56
4.8.14. Cadena de frío 56

CAPÍTULO V
PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

5.1. Protocolo de maniobras 57
5.2. Aproximación e ingreso al canal del terminal portuario 57
5.2.1. Maniobra de zarpe y atraque 57
5.2.2. Maniobra de amarre 62
5.2.3. Maniobra de reviro 62
5.2.4. Maniobra de fondeo 63
5.3. Protocolo de seguridad en operaciones en las líneas de amarre del terminal 64
5.4. Protocolo de zarpe de emergencia 64
5.5. Protocolo sobre control del tránsito en el canal de navegación 64
5.6. Protocolo para apertura de bodegas 64
5.7. Protocolo para el establecimiento de rendimientos de las naves y pérdida del derecho a muelle 65
5.8. Protocolo de evacuación directa de cargas 66
5.9. Protocolo para la Inspección simultánea de mercancías 66
5.10. Protocolos de inspección intrusiva y no-intrusiva de carga 66
5.11. Protocolo para el descargue con lluvia 67
5.12. Protocolo de almacenamiento descubierto 67
5.13. Protocolo de operaciones en fondeo 67
5.14. Protocolo para la entrega de la carga 67
5.15. Protocolo para el manejo de cargas objetables o contaminadas 68
5.16. Protocolo para el manejo de carga para otros puertos, cargas en Tránsito 69
5.17. Protocolo para el rescate de cargas, mercancías y objetos que Caigan al agua 69
5.18. Protocolo para evitar la presencia de animales 69
5.19. Protocolo de operación de equipos 70

5.20. Protocolo de control de ingreso y salida de personas 70
5.21. Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos 71
5.22 Protocolo de control de ingreso y salida de maquinaria y equipos 72
5.22.1 Protocolo de entrada y recibo de carga 73
5.22.2 Protocolo de almacenamiento de carga 73
5.22.3 Protocolo de entrega y salida de carga 74
5.23 Protocolos para el manejo de mercancías peligrosas – Código IMDG 75
5.23.1 Protocolo para el manejo Gas Licuado de Petróleo 75
5.23.2 Protocolo para el manejo mercancías IMDG 76
5.24 Protocolo para facilitar la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005) 78
5.25 Protocolos para atender emergencias y contingencias 79
5.25.1 Protocolo para atender derrames de hidrocarburos y granel líquido 82
5.25.2 Protocolo para atender fugas de Gas Líquido de Petróleo 83
5.25.3 Protocolo para atender derrame graneles sólidos 84
5.26 Protocolo de circulación dentro del terminal 86
5.27 Protocolo para la identificación de personas, equipos y cargas 86
5.28 Protocolos de seguridad en prevención de accidentes y de Seguridad industrial para las instalaciones que se encuentran en vía de construcción. 86

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

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

CAPÍTULO VII
CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE

7.1. Salud en el trabajo 92
7.2. Fumigaciones 93
7.3. Residuos contaminantes procedentes de los buques 93
7.4. Manejo de cargas especiales 93

CAPÍTULO VIII
DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN

8.1.	Documentación	94
8.2.	Facilitación del tráfico marítimo	94
8.3.	Visita Oficial	95
8.4.	Libre plática	95
8.5.	Reservas y derechos en la prestación de los servicios	96

CAPÍTULO I
ASPECTOS GENERALES

1.1. Objeto

El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Sociedad Portuaria del Dique S.A. en adelante “SP Dique”, tiene como objeto establecer las normas básicas establecidas para operar en forma eficiente y segura la Instalación Portuaria, basados en estándares de operación marítima y portuaria internacional y en las reglamentaciones establecidas por el Estado colombiano.

1.2. De las aplicaciones del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación

Las disposiciones y normas contenidas en el presente Reglamento están acordes con la Ley 1 del 10 de enero de 1991 y la Resolución 0850 del 6 de abril de 2017 del Ministerio de Transporte. Son de obligatorio cumplimiento y se aplicarán a todas las personas naturales o jurídicas que utilicen las instalaciones o servicios de SP Dique.

Por el solo hecho de ingresar a la instalación, así como por el uso de sus instalaciones y servicios, el armador, Capitán, tripulantes y pasajeros de la nave, sus agentes marítimos y aduaneros, operadores portuarios, dueño de la carga, proveedores, empresas de mantenimiento, reparación naval, autoridades, organismos de control y cualquier otra persona o usuario manifiesta que conocen y que acepta los términos y condiciones estipuladas en el presente reglamento.

Las personas que realicen actividades portuarias en las instalaciones de SP Dique, serán responsables por la veracidad y exactitud de los documentos que presenten, con relación a sus actividades, permisos, licencias y autorizaciones para operar; así mismo están en la obligación de permitir en todo momento el libre acceso a sus oficinas, de los funcionarios y autoridades relacionadas con el control marítimo, portuario, ambiental y aduanero.

El cumplimiento de las normas establecidas en el presente Reglamento, no exonera al Usuario del Puerto, del lleno de los requisitos y del cumplimiento de la normatividad aduanera, de inmigración, sanitaria, marítima, portuaria, policiva y otras reglamentaciones vigentes emanadas por estas u otras autoridades.

Ninguna persona natural o jurídica podrá desembarcar o embarcar mercancías, provisiones, materiales sólidos o líquidos, equipajes o elementos

de uso personal o de cualquier otra naturaleza sin el cumplimento previo de los requisitos exigidos por las autoridades competentes.

1.3 Definiciones

Para los propósitos de este reglamento se adoptan las siguientes definiciones de términos:

Abarloar: Situar una nave artefacto naval al costado de otra nave o artefacto naval, para transbordar útiles, mercancías o personas, para prestar auxilio o para dar remolque, quedando en contacto por el costado y amarrado entre sí. Se han de poner defensas a lo largo del costado de abarloamiento. Si hay varios, uno al lado de otro, se dice amarrado en primera andana, segunda andana, etc.

Aguas protegidas: áreas marítimas como bahías interiores, esteros u otras de configuración geográfica que hacen que las condiciones del mar promedio (viento y olas), oscilen entre 0 y 1 de acuerdo con la escala de Beaufort.

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

Agente marítimo: Es la compañía comercial legalmente establecida en Colombia que representa en el país los intereses legales, comerciales, técnicos, operativos y de cualquier índole de la nave.

Artefacto naval: Es la construcción flotante, que carece de propulsión propia, que opera en el medio marino, auxiliar o no de la navegación; en el evento en que el artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de trasporte.

Autoridad aduanera: Es la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacional (DIAN), representada en Cartagena por la Dirección Especial de Aduanas.

Autoridad ambiental: Es el Ministerio del Medio Ambiente o la Corporación Autónoma Regional representada por CARDIQUE y EPA en Cartagena.

Autoridad sanitaria: Es el Ministerio de Salud representada a través del Servicio Seccional de Salud de Bolívar.

Agencia Nacional de Infraestructura- ANI: Es la autoridad que tiene a cargo las concesiones portuarias en Colombia.

Buque de descarga: Se trata del navío desde el cual se realizará la transferencia.

Buque de maniobra: Durante las maniobras y el amarre, la embarcación que se acerca al buque de rumbo constante para realizar las operaciones de amarre se denomina buque de maniobras.

Buque receptor: Es el buque al cual se le trasferirá la carga desde el buque de descarga.

Capitán: Comandante responsable de la operación y seguridad de la nave.

Capitán (capitanía) de puerto: Representante local de la DIMAR en el puerto de Cartagena.

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

Carga general: Es toda carga unitarizada, contenedorizada, paletizada o semejante refrigerada o no, o que esté embalada en cualquier forma, así como los contenedores vacíos u otras formas de empaque reutilizables

Concesión portuaria: Es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación por conducto de la entidad competente permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o estos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los Municipios o Distritos donde operen los puertos.

Defensas primarias: Las defensas primarias son grandes defensas, capaces de absorber la potencia de impacto al atracar; además son lo suficientemente anchas como para evitar el contacto entre los buques, si estos deben ubicarse borda a borda.

DIMAR: Dirección General Marítima. Entidad adscrita al Ministerio de Defensa que ejecuta la política del gobierno en materia marítima y tiene por objeto la regulación, dirección y control de las actividades marítimas y la promoción y estímulo del desarrollo marítimo del país. En el contexto también significará aquella otra entidad que la sustituya en el cumplimiento de los mismos propósitos.

FAL: Convenio para la Facilitación del tráfico Marítimo. Tiene como propósito facilitar el transporte marítimo mediante la reducción del papeleo, la simplificación de las formalidades, los documentos requeridos y los

procedimientos relacionados con la llegada, permanencia y salida de los buques que efectúan viajes internacionales.

ILO: Siglas en el idioma ingles de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

IMO: Organización Marítima Internacional

Inspector de control de prevención de la contaminación: Funcionario de la Capitanía de Puerto designado para supervisar las operaciones de cargue/descargue de crudo, sustancias nocivas líquidas, mercancías peligrosas, gas natural licuado, residuos/desechos.

ISGOTT: Guía internacional de seguridad para Buques Tanques Petroleros y Terminales.

ISM: Código Internacional de Gestión de la Seguridad como el requerido por el Capítulo IX de SOLAS

Libre Plática: Es la autorización a una nave para entrar en un puerto, embarcar o desembarcar, descargar o cargar suministros o mercancías, permitiéndole iniciar actividades de embarque y/o desembarque de pasajeros y tripulantes al igual que iniciar operaciones de cargue o descargue de suministros o mercancía. Las Autoridades otorgan la libre plática una vez efectuada la Visita Oficial de Arribo y cumplidos los requisitos establecidos en la normatividad vigente.

GLP: Gas Licuado de Petróleo. Son mezclas de Propanos y Butanos con condiciones especiales de seguridad.

MARPOL: Convenio internacional para la prevención de la contaminación por buques con sus enmiendas

OCIMF: Foro internacional marítimo de compañías petroleras.

Oficial de Protección del Buque (OPB): La persona a bordo del buque, responsable ante el capitán, designada por la compañía para responder de la protección del buque, incluidos la implantación y el mantenimiento del plan de protección del buque, y para la coordinación con el oficial de la Compañía para la protección marítima y con los oficiales de protección de la instalación portuaria.

Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP): la persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del plan de protección de la instalación portuaria, y para la

coordinación con los oficiales de protección de los buques y con los oficiales de las compañías para la protección marítima.

Oficina del Puerto: Es la dependencia de SP Dique encargada de las relaciones con los Usuarios y de administrar y supervisar las operaciones que se realizan en la Instalación Portuaria.

Operaciones de cargue y descargue barcaza a barcaza: (barge to barge BTB): Operaciones mediante la cual se trasfiere carga general o carga a granel entre dos o más artefactos navales abarloados y firmemente amarrados entre sí. Esta operación se puede llevar a cabo mientras los artefactos navales se encuentren debidamente amarrados a una boya, o en el muelle, asistidos por uno o varios remolcadores, según lo determine la Autoridad Marítima. Incluye las maniobras de aproximación, abarloamiento, amarre, conexión de mangueras, procedimientos para trasbordo o trasferencia de carga, bien sea sólida o de fluidos a granel, desconexión de mangueras, desamarre y maniobras de zarpe.

Operadores portuarios: Son las personas naturales o jurídicas que prestan servicios en el puerto, tales como practicaje, remolque, cargue y descargue, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, almacenamiento, dragado, clasificación, reconocimiento, toma de muestras, amarre y desamarre, servicio de lancha, reparaciones menores, tarja, alquiler de equipo y toda otra actividad portuaria que se realice en las instalaciones de SP Dique.

Operaciones de cargue y descargue buque a barcaza: (ship to barge – STB): Operación mediante la cual se trasfiere carga general o carga a granel entre una nave y, uno o varios artefactos navales abarloados y firmemente amarrados a dicha nave. Esta operación se puede llevar a cabo mientras una nave se encuentra fondeada o amarrada a una boya o al muelle y uno o varios artefactos navales se encuentran abarloados y firmemente amarrados a dicha nave, asistidos por uno o varios remolcadores, según lo determine la Autoridad Marítima. Incluye las maniobras de aproximación, abarloamiento, amarre, conexión de mangueras, procedimientos para trasbordo o trasferencia de carga, bien sea sólida o de fluidos a granel, desconexión de mangueras, desamarre y maniobras de zarpe.

Operaciones de cargue y/o descargue buque a buque: (ship to ship – STS): Operación mediante la cual se trasfiere carga general o carga a granel entre buques abarloados y amarrados entre sí. Esta operación se puede llevar a cabo en aguas protegidas mientras una o ambas naves se encuentran fondeadas, amarradas a una boya o atracadas en el muelle, asistidas por uno o varios remolcadores, según lo determine la Autoridad Marítima. Incluye las maniobras de aproximación, abarloamiento, amarre, conexión de mangueras, procedimientos para trasbordo o trasferencia de carga, bien sea sólida o de fluidos a granel, desconexión de mangueras, desamarre y maniobras de zarpe.

Organizador y Proveedor de Servicios: Es la persona jurídica con licencia de explotación comercial expedida por la Dirección General Marítima como Empresa de Servicios Marítimos, especializada en organizar operaciones de transferencia STS y de brindar servicios de control para llevar a cabo operaciones STS seguras.

Piloto práctico: Experto calificado por la DIMAR para efectuar las maniobras de aproximación, atraque, desatraque y conducción fuera del puerto a las naves que arriban a las instalaciones de SP Dique.

PBIP: Es el código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

Plan de Protección del Buque (PPB): Un plan elaborado para asegurar la aplicación a bordo del buque de medidas destinadas a proteger a las personas que se encuentren a bordo, la carga, las unidades de transporte, las provisiones de a bordo o el buque de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP): Un plan elaborado para asegurar la aplicación de medidas destinadas a proteger la Instalación Portuaria y los buques, las personas, la carga, las unidades de transporte y las provisiones de los buques en la instalación portuaria de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

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

Remolcador: Embarcación habilitada para halar, remolcar y apoyar la actividad portuaria de atraque y desatraque.

Servicios portuarios: Son todos los servicios de soporte que se requieren para la atención de una nave y su carga como por ejemplo, servicio de pilotaje, remolcadores, uso de instalaciones, cargue y descargue, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, almacenamiento, dragado, clasificación, reconocimiento, toma de muestras, amarre y desamarre, servicio de lancha, reparaciones menores, tarja, alquiler de equipo, recepción de residuos, aprovisionamientos, etc.

Sociedad de Intermediación Aduanera (SIA): Persona jurídica que realiza actuaciones de intermediación aduanera.

SOLAS: Convenio internacional para la seguridad de la vida en el mar 1974.

SOPEP: Plan de Contingencia para Contaminación de Petróleo a Bordo de buques.

STCW: Convenio sobre la Titulación, Certificación y Guardias del Personal Embarcado con sus enmiendas

Superintendencia de transporte: Entidad colombiana adscrita al Ministerio de Transporte, encargada de inspeccionar, controlar y vigilar la actividad portuaria. En el contexto también significará aquella otra entidad que la sustituya en el cumplimiento de los mismos propósitos.

Trasiego de GLP: Es la operación de llenado de los tanques, por diferencia de presión, que se efectúa por gravedad o por compresión de sus vapores, entre la instalación portuaria de SP Dique y la planta de almacenamiento de GLP, a través de equipos y tuberías especialmente diseñadas para este efecto.

Usuario del Puerto: Son los armadores, los dueños de la carga, los operadores portuarios y en general toda persona que utiliza las instalaciones o recibe servicios portuarios de SP Dique.

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

La Instalación Portuaria de SP Dique es un terminal de servicio público en la bahía de Cartagena ubicado al interior de la Zona Franca más importante de la ciudad, con concesión vigente hasta el 2024, otorgada por el Instituto Nacional de Concesiones del Ministerio de Trasporte. Es el único puerto en Cartagena que goza de los beneficios de usuario de Zona Franca. Está comprometida en ofrecer a sus clientes el mejor servicio en necesidades logísticas mediante un personal altamente calificado y en unas instalaciones con óptimas condiciones para realizar sus actividades.

Las instalaciones están diseñadas y concesionadas para el recibo y entrega de hidrocarburos, combustibles derivados del Petróleo y o sus mezclas, incluido el Gas Licuado, carga suelta, gráneles sólidos y carga en contenedores que se movilice en buques o barcazas, con capacidad hasta de 10.000 toneladas de desplazamiento, equivalente a buques de 136 metros de eslora, con manga entre 16 y 24 metros y calado de 8 metros. Para el efecto se encuentra registrada como Agente Almacenador de la Cadena combustible, mediante la instalación de una planta de abasto localizada en la Zona del área adyacente al área concesionada, con capacidad de 95.000 barriles distribuidos en 8 tanques, descargaderos con capacidad hasta de 34 vehículos, llenaderos, parqueaderos, vías pavimentadas y toda la

infraestructura necesaria para el desarrollo de las operaciones que le permite manejar hasta 250.000 barriles mensuales.

La Instalación Portuaria cuenta con la infraestructura de tuberías y equipos requeridos para el descargue y cargue de Gas licuado de Petróleo que se trasiega por tuberías hasta la planta de almacenamiento, una vez efectuado el descargue/cargue del producto a través de la instalación portuaria.

Cuenta con aprobación de Plan de Manejo Ambiental para el manejo de mercancía en general, carbón, coque, chatarra y líquidos combustibles entre otros, mediante las Resoluciones No 0525 del 2001 y 1039 del 2004, otorgadas por la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique " CARDIQUE; Habilitación del Muelle para ingreso y salida de mercancía bajo control aduanero, mediante Resolución 3520 de Mayo del 2005, otorgado por la Dirección de Aduanas de Impuestos Nacionales "DIAN" y Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria No 0041 de Julio del 2004, con referencia al Código Internacional para la protección de los Buques (PBIP), otorgada por la Dirección General Marítima "DIMAR".

1.5 Obligaciones

1.5.1 Obligaciones de los operadores portuarios

Los operadores portuarios que presten servicios en las instalaciones de SP Dique deberán tramitar lo siguiente:

Requisitos de Inscripción.

1. Diligenciar formulario establecido por Sistema de Gestión SP Dique S.A.
2. Presentar certificado de existencia y representación legal expedido por la cámara de comercio con fecha de expedición no mayor a (3) meses, donde se evidencie que en su objeto social incluye la prestación de los servicios portuarios ofrecidos.
3. Hoja de vida con la fotocopia de la cedula de ciudadana o su equivalente del Representante Legal de la empresa y de la persona que estará directamente a cargo de la actividad portuaria.
4. Certificado vigente del Registro como Operador Portuario expedido por la Superintendencia de Transporte, conforme a lo establecido en la Resolución 7726 del 1 de marzo de 2016.
5. Relación del personal del Operador Portuario, incluyendo su número de identificación personal, cargo, la descripción de las funciones.
6. Copia de la afiliación y último comprobante de pago de sus trabajadores al Sistema de Seguridad Social (ARL-EPS-AFP), esta obligación será supervisada de manera mensual cuando la actividad se prolongue.

7. Pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual que garantice el pago por daños y perjuicios ocasionado en el desarrollo de la actividad portuaria, contra las operaciones, personas, medio ambiente e infraestructura.
8. Presentar un listado de todos los equipos propios que sean utilizados en la Instalación Portuaria y conservar un inventario detallado de los mismos, incluyendo pruebas periódicas de los equipos o elementos y del programa de mantenimiento de los mismos.
9. Autorización ambiental expedida por la autoridad competente solo para operadores que realicen actividades que así lo requieran, tales como: suministro de combustible, recolección de desechos sólidos y líquidos, fumigación, etc.
10. La inscripción del Operador Portuario conforme al presente artículo implica su manifestación en el sentido que conoce y acepta los términos y condiciones estipulados en el presente reglamento de condiciones técnicas de operación.

Trabajos en la Instalación Portuaria: Para ser autorizados por SP Dique, los operadores portuarios deben presentar la relación del personal activo y legalmente vinculado a la organización del Operador Portuario, que incluya lo siguiente:

1. Número de identificación personal.
2. Cargo y funciones a realizar.
3. Capacitación por normatividad recibida.
4. Experiencia comprobada donde se acredite idoneidad técnica y profesional para la actividad a desarrollar dentro de la Instalación Portuaria.
5. Listado de todos los equipos propios que sean utilizados en la Instalación Portuaria y conservar un inventario detallado de los mismos. - Presentar informe de las pruebas periódicas de los equipos o elementos, así como la certificación correspondiente cuando la norma lo amerite.
6. Presentar el programa de Seguridad y Salud en el Trabajo con alcance a la actividad a desarrollar y a todo el personal tanto directo como contratistas.
7. Nombrar, además del personal suficiente, un supervisor constante, responsable y con autoridad para la toma de decisiones y resolución de problemas operativos.
8. Retirar los equipos de la Instalación Portuaria cuando estos se encuentren fuera de servicio, que no sean necesario para la operación o que no reúnan los requisitos para el servicio requerido.
9. Cumplir con la programación y horario de las operaciones definidas por SP Dique.
10. Mantener una estadística de las operaciones que realiza en la instalación portuaria.
11. Mantener vigente los permisos o licencias que les exija la ley para el desempeño o prestación del servicio portuario.

12. El Operador portuario responde ante SP Dique y ante terceros por la conducta y el desempeño del personal que se encuentre a su cargo dentro de la Instalación Portuaria ya sean empleados directos, subcontratados, suministrados o contratistas independientes, igualmente debe responder por los daños causados por este personal.
13. El Operador Portuario o Usuario debe respetar las asignaciones de espacios o áreas de trabajo que SP Dique le haya asignado.

1.5.2 Obligaciones de las agencias marítimas

Los armadores de los barcos que arriben a las instalaciones portuarias de SP Dique son los encargados de contratar a las agencias marítimas y coordinar con ellas el arribo de la motonave al puerto y a las instalaciones portuarias. Los Agentes Marítimos están obligados a coordinar, atender y supervisar todos los servicios solicitados por la naves o líneas marítimas que representan, durante todo el tiempo de permanencia en la instalación portuaria, suministrando a SP Dique toda la información que se requiera para la programación, coordinación, prestación y supervisión de los servicios solicitados, haciéndose responsables por los perjuicios que se deriven por su negligencia en la atención oportuna de los servicios que requieran las naves o líneas marítimas.

El Agente Marítimo debe mantener a bordo del buque una persona que la represente, durante todo el tiempo que permanezca la motonave atracada en la instalación portuaria. Igualmente debe cumplir y hacer cumplir, las normas de seguridad y protección establecidas en la instalación portuaria, así como las contenidas en el presente reglamento y en la ley.

El Agente Marítimo debe anunciar las naves que representa, a través de los medios de comunicación que SP Dique establezca, incluyendo la siguiente información:

1. Nombre y bandera de la nave.
2. Tonelaje de Registro Neto (TRN) y Tonelaje de Registro Bruto (TRB).
3. Calado en Proa y Popa.
4. Nombre del Armador o Propietario de la Nave.
5. Ultimo puerto de recalada y próximo puerto de destino de la nave.
6. Tiempo Estimado de Arribo (ETA) y Tiempo Estimado de Zarpe (ETD).
7. Cantidad y Tipo de Carga.
8. Clasificación IMDG cuando sea el caso.
9. Información de los servicios requeridos por la nave.

10. Certificación Internacional de Protección conforme a lo establecido.

11. Cualquier otra información relacionada con el manejo de la carga y la seguridad de la nave.

Las Agencias Marítimas como representantes de los armadores o propietarios de los barcos son los únicos autorizados para contratar los servicios necesarios para la maniobra de atraque y zarpe (Pilotos, Remolcadores, Amarradores, Lanchas, pasacabos, etc.), con empresas especializadas y autorizadas por la Dirección General Marítima DIMAR.

1.5.3. Obligaciones de los usuarios de la terminal portuaria

Todos los usuarios de SP Dique sean funcionarios de la Sociedad portuaria, proveedores, contratistas, operadores portuarios están obligados a cumplir con las exigencias que detalla el reglamento interno de trabajo de la Instalación portuaria, así como las obligaciones que deben cumplir las empresas y operadores portuarios descritos en el numeral 1.4.2

1.5.4 Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)

La Instalación Portuaria SP Dique cumple con lo establecido en el Decreto Único del Sector Defensa No 1070 de 2015, Parte 4, Título 6, Capítulo 3, Sección 1 y el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP). Se encuentra evaluada y certificada por la Dirección General Marítima DIMAR cumpliendo con la Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria (EPIP) y Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP) actualizados y en constante aplicación en búsqueda de la seguridad de la Instalación Portuaria.

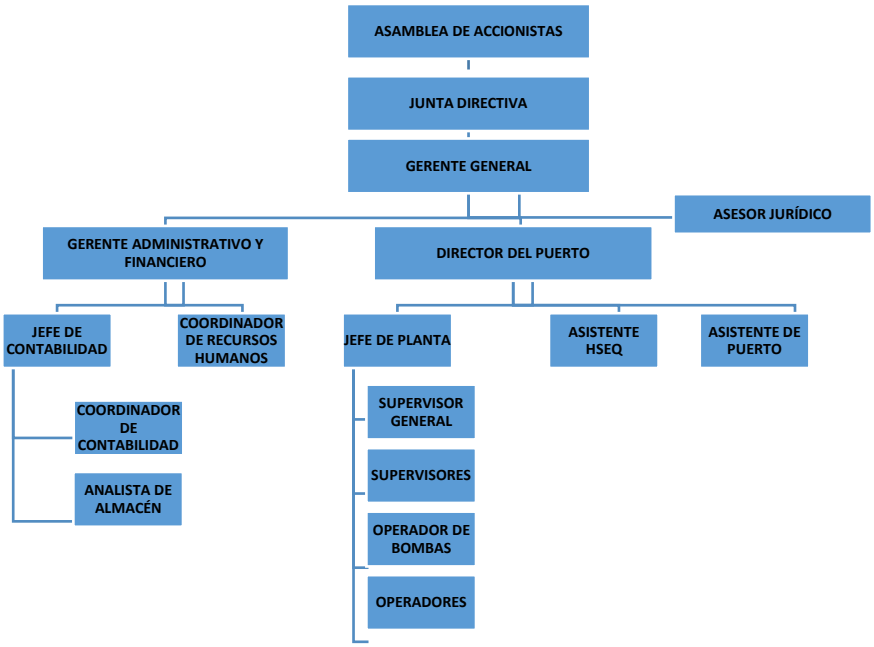
De igual forma se cuenta con un Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP) nombrado quien es el encargado de ordenar que las acciones encaminadas a la protección de la instalación portuaria, establecidas en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria, sean de obligatorio cumplimiento por el personal que ingrese y labore en la misma y es responsable de solicitar y administrar las previsiones para mantener las medidas de seguridad adoptadas.

El Plan de Protección de la Instalación Portuaria contiene las medidas necesarias que a juicio del OPIP y de los encargados de la seguridad física garantizan el cumplimiento del Código PBIP y la protección de las personas, medio ambiente, buque, operaciones e infraestructura. Dicho Plan se verifica en los períodos que ordena el Código recibiendo la debida certificación por parte de la Autoridad Marítima.

CAPÍTULO II
ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO

2.1. Organización

SP Dique tiene el siguiente organigrama:



2.2 Servicios que presta la compañía.

SP Dique como Instalación portuaria presta los siguientes servicios dentro de los más altos estándares de calidad exigidos por la normatividad internacional:

1. Operador portuario
2. Muellaje
3. Almacenamiento de graneles líquidos y gases derivados del petróleo.
4. Cargue y descargue de carga general, carga suelta, graneles sólidos y líquidos combustibles desde naves y artefactos navales.
5. Trasiego de GLP hasta la planta de almacenamiento

6. Uso del Régimen de Zona Franca a través de usuario comercial de zona franca.
7. Reparaciones menores a embarcaciones.

2.3 Funciones de SP Dique

1. Administrar, mantener y desarrollar la infraestructura portuaria en el puerto de Cartagena de Indias.
2. Comercializar y promocionar los servicios que se prestan en la Instalación portuaria.
3. Planear, coordinar, prestar y supervisar los servicios de la Instalación portuaria.
4. Definir las políticas, procedimientos e instructivos para la operación y el almacenamiento en la Instalación Portuaria.
5. Generar condiciones de seguridad integral para las operaciones y actividades en la Instalación portuaria.
6. Prestar un servicio público eficiente y seguro que abarque la totalidad de las actividades portuarias que se llevan a cabo en la Instalación portuaria.
7. Promover la implementación de estándares de calidad, seguridad integral, salud, medio ambiente y responsabilidad social en todos los servicios prestados.
8. Cumplir y hacer cumplir las normas ambientales dispuestas en la Instalación Portuaria.

2.4 Administración de SP Dique

2.4.1 Modelo de administración y operación

Para el funcionamiento y operación de la Instalación Portuaria, SP Dique adopta un sistema de administración que le permite prestar servicios eficientes y seguros en busca de un alto nivel de competitividad involucrando recurso humano, material y equipos.

Para la operación utiliza Sistemas de Gestión y de Información, tecnología y en general todos los recursos disponibles que se requieran, ajustándose a la condición de riesgo en que se encuentre la Instalación Portuaria acuerdo el Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (PBIP)

2.4.2 Relación con los usuarios

Para SP Dique la responsabilidad por las relaciones entre usuarios y Sociedad se encuentra a cargo del Gerente general, a través de la Oficina

del Puerto o quien esta autoridad delegue para las diferentes actividades que se realizan.

En búsqueda de las mejores relaciones, se requiere que todo usuario antes de ingresar a la Instalación Portuaria, se encuentre plenamente identificado y registrado, siendo su responsabilidad, la veracidad y actualización de la información que suministra, asumiendo la responsabilidad a que hubiere lugar ante omisión, inexactitud o retardo en la entrega de la misma. El diligenciamiento de la solicitud de entrada, se asume como una autorización del usuario a que se de tratamiento a la misma acuerdo a la ley 1581 de 2012, aceptando las condiciones de responsabilidad.

El intercambio de información necesario para el desarrollo de las operaciones portuarias se hace a través de comunicaciones escritas, atención personalizada, correos electrónicos y atención telefónica, en procura de procesos ágiles y confiables, con especial énfasis en la seguridad de la información, ya que se considera de carácter confidencial.

Las relaciones entre los terceros y SP Dique deberán ser en todos los casos intermediadas y representadas por el Usuario responsable, quién para todos los efectos es quien las controla y avala.

2.4.3 Estructura tarifaria

Las tarifas liquidadas y cobradas a las naves y a la carga por la utilización del Terminal y sus servicios son las establecidas por SP Dique, las cuales han sido debidamente comunicadas y aprobadas por la Superintendencia de Transporte. El Armador o charteador, el Capitán de la nave y su Agente Marítimo serán responsables solidariamente de la oportuna cancelación de los servicios facturados a las naves, de los costos a que haya lugar y de sus accesorios. Los servicios portuarios por Uso de Instalaciones a la carga y por las operaciones de trasiego son facturados al dueño de la misma y al Operador Portuario que presta el servicio.

La Oficina de Puerto de SP Dique podrá exigir el depósito previo del importe aproximado o preliquidado de los servicios solicitados, procediéndose después de prestado el servicio a la liquidación definitiva con pago o devolución de la diferencia, así como también pólizas de garantía de pago.

2.4.4 Protocolo de facturación

SP Dique cuenta con tarifas por la utilización del Terminal y sus servicios establecidas por la Superintendencia de Transporte de acuerdo con la libertad tarifaria controlada que la rige y de conformidad con las disposiciones comerciales y portuarias existentes. La facturación se expide en el momento de finalización del servicio.

Ninguna nave podrá salir del Puerto sin haber liquidado previamente las cantidades adeudadas por la aplicación de tarifas o valorización de averías causadas, salvo que hayan sido garantizadas por el Agente Marítimo o el Usuario a satisfacción de SP Dique. En el caso de que esto no se diere, se procederá a suspender los servicios al Usuario y al Agente Marítimo, con las consecuencias legales que se produzcan, además de la notificación a las Autoridades Marítimas y Portuarias de lo sucedido, para que se adelanten las investigaciones del caso.

Todo zarpe de cualquier nave que haya recibido servicios de SP Dique deberá ser notificado con antelación mínima de dos (2) horas a la Oficina de Puerto.

2.4.5 Sistema de gestión de calidad

SP Dique da cumplimiento a la Norma NTC ISO 9001:2008, que trata del manejo de graneles líquidos derivados del petróleo; 14001:2004, y OHSAS 18001:2007, así como los requisitos de los clientes para identificar oportunidades de mejora y garantizar el cumplimiento de los objetivos y el plan estratégico de la empresa, en búsqueda de la satisfacción de los usuarios de la Instalación Portuaria en el desarrollo de los servicios prestados.

Se cuenta con las Certificaciones vigentes:

Código para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias PBIP – la Dirección General Marítima DIMAR certifica que se ha efectuado la verificación del cumplimiento por parte de la instalación portuaria de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del Código y que cuenta con el plan de protección de la instalación portuaria aprobado.

La Zona Franca Industrial de Bienes y Servicios de Cartagena, cuenta con la Norma Internacional BASC -Business Alliance for Secure Commerce. Capítulo Cartagena, certificando que la Instalación Portuaria por encontrarse en su interior cumple con las normas y los estándares para garantizar un comercio seguro en la cadena de abastecimiento internacional.

2.4.6 Políticas de calidad y acceso

SP Dique establece una política de calidad y acceso que deberá ser cumplida por los funcionarios y operadores portuarios que prestan servicios en la Instalación Portuaria, con el fin de alcanzar los objetivos trazados por la Resolución 0850 de 2017 del Ministerio de Transporte de 2017 en su artículo 12, Ofrecer servicios estándares de calidad nacional e

internacional, cumplir con la política de gestión de calidad, PBIP, BASC y Sistema de Seguridad Social, así como el ofrecer una política de accesibilidad a los puertos, con reglas de seguridad claras para el uso de la infraestructura, la operación eficiente y la viabilidad financiera.

Para este acceso, toda persona natural o jurídica que requiera los servicios de la Instalación Portuaria, deberá solicitar el servicio con 24 horas de anticipación a la Dirección del Puerto, o correos corporativos. Recibida la oferta de servicios de SP Dique deberá confirmar la aceptación de la misma y proceder a enviar toda la información de equipos, personal, vehículos y demás elementos asociados a la operación.

Queda limitado el acceso a las áreas restringidas de la IP, establecidas como tal, en el plan de protección de la Instalación Portuaria. Las personas y vehículos que ingresan a ellas deberán cumplir con los procedimientos establecidos para tal fin y obedecerá únicamente al cumplimiento de sus funciones o servicios. Corresponde a la Oficina de Puerto con el Oficial de Protección o sus delegados coordinar las autorizaciones para los tripulantes y demás personas que vayan a subir o bajar de las naves o barcazas, una vez reúnan los requisitos de las Autoridades competentes en la materia. El control de ingreso de la nave atracada, debe ser apoyado por el esquema de protección de SP Dique.

Compete a la Oficina de Puerto de SP Dique conceder las autorizaciones para el acceso de toda clase de vehículos y para las personas que vayan a intervenir en la ejecución y conservación de obras e instalaciones, en operaciones de cargue y descargue en general y en todo cuanto se refiere al uso de las diversas obras e instalaciones destinadas a las operaciones del área de servicios de SP Dique.

El personal, funcionario o no, que dependa de otras Autoridades competentes será dotado de la respectiva documentación por los Jefes de sus Entidades, debiendo exhibirla ante los vigilantes o los representantes así designados por SP Dique cuando sea requerido para ello.

Todas las autorizaciones se otorgarán sin perjuicio de las atribuciones que competen a la Gerencia General de SP Dique y en estrecha coordinación con el esquema de protección integral de la instalación Portuaria.

Todas las personas o vehículos, sin excepción, deberán cumplir las normas de Seguridad Industrial y General que sean adoptadas por SP Dique.

2.4.7 Sistema de Comunicación y de información

Considerando que es prioridad para SP Dique el adecuado empleo de la información hacia los diferentes niveles, se han establecido canales internos y externos en los que fluye la información privada operacional de

SP Dique, en la que se establecen y da cumplimiento a las estrategias organizacionales, así como la información comercial de carácter externo que requiere confidencialidad pero facilidad en el acceso.

Los funcionarios y usuarios son responsables por el adecuado uso de los sistemas de comunicación e información, como son los sistemas de voz y datos, buscando siempre calidad, suficiencia, pertinencia y oportunidad de la información que se genere y comunique.

2.4.8 Código de buen gobierno

El Código de buen Gobierno o código de ética es el documento de SP Dique en el que se recopilan Políticas de manejo de la compañía, así como parámetros de buen gobierno de acuerdo con las directivas de la compañía. Busca generar confianza en los grupos de interés mediante la conservación de la ética empresarial, el fortalecimiento de las relaciones laborales y económicas a través de reglas y procedimientos de fácil aplicación.

Es Política de gerencia que todos los funcionarios de SP Dique conozcan y apliquen de manera permanente el mencionado documento.

CAPÍTULO III
INFRAESTRUCTURA Y ACCESOS

La instalación portuaria de SP Dique se localiza al sureste de la bahía de Cartagena, en el sector sur de la isla “Ahorcazorra”, sobre el costado oriental de la desembocadura del canal del dique, caracterizándose por presentar condiciones de contorno geográfico cerrado, ubicada en posición 822719,482E – 1630979,87N, con un área de acceso con condiciones de aguas protegidas sin mayor influencia de los factores externos, con virajes y con características de una sola vía.

3.1. Canal de acceso

La Bahía de Cartagena está ubicada en la costa Caribe de Colombia limitada entre las coordenadas 10º 16’ 00 N por el sur, 10º 26’ 00 N, por el norte y 75º 30’ 00 W por el este, 75º 35’ 00 W por el oeste, con una longitud meridional de 16 Km y una zonal de 9 Km. El área del espejo de agua es de 82.6 Km^2 aproximadamente, con una profundidad promedio de 16 metros, presentando profundidades máximas de hasta 30 metros y con la presencia de bajos considerables (especialmente al centro y norte de la bahía y sobre el área cercana a la línea de costa). La bahía se puede dividir en dos partes principalmente, la bahía externa y la bahía interna. La primera conectada con el Mar Caribe a través de dos estrechos (Boca grande y Boca chica), mientras que la segunda se ubica en la parte norte y no tiene comunicación directa con el mar. Sin embargo dentro de la bahía no se reciben las condiciones extremas del mar Caribe.

En la boca norte de la bahía se localiza la escollera con una profundidad entre los 0.6 y 2.1 m y distancia de 2 Km, la cual se encuentra ubicada a 11 km del área del proyecto, sin afectación directa sobre el mismo; por otro lado en la parte sur se presentan tres estrechos (interconexión bahía de Cartagena – aguas del mar Caribe), lo que influye de manera significativa sobre la dinámica de la bahía.

Así mismo, en la parte sur de la bahía se encuentra la desembocadura del canal del Dique, el cual es uno de los principales factores que influyen en la dinámica y condiciones de la Bahía, aportando una cantidad considerable de aguas dulces del río Magdalena, con un caudal que varía entre 55 m^3s^{-1} y 450 m^3s^{-1} (variación que se presenta acuerdo con las condiciones de las épocas climáticas), con mayores registros durante la época húmeda, aportes que hacen que se clasifique como un cuerpo de agua con características estuarinas. Estos aportes hacen que se presente una fuerte estratificación en la columna e influencia en la hidrodinámica de la bahía.

En lo referente al canal de acceso a SP Dique, una vez el buque realiza tránsito por el canal principal de Bocachica, procede a efectuar viraje a la altura de la boya No 12, con enfilación hacia el área sureste de la bahía (realizando un recorrido de 2,1 millas aproximadamente); una vez se encuentra a la altura de la isla “Ahorcazorra”, inicia maniobra de aproximación al canal de acceso a la Instalación Portuaria en posición 843176,392E – 1631549,471N, con asistencia requerida de dos (2) remolcadores.

El canal de acceso a SP Dique presenta condiciones de tránsito de una sola vía, sin posibilidades de reviro dentro del canal, con longitud total de 430 m, comprendido en dos tramos principales de 295 m y 135 m respectivamente y con condiciones de viraje, así mismo, presenta un ancho mínimo de 88 m, el canal se encuentra debidamente señalizado con un sistema de boyas laterales (3 boyas verdes – 3 boyas Rojas).

Esta zona se caracteriza por presentar poco tráfico de embarcaciones de alto bordo y cabotaje. De igual forma, la zona se caracteriza por presentar condiciones de aguas protegidas con moderada influencia de las condiciones océano–atmosféricas. En el área adyacente al canal de acceso a SP Dique se encuentra ubicada la plataforma de atraque offshore de las instalaciones portuarias de Oiltanking S. A, lo cual hace necesario la realización de un análisis de maniobrabilidad con los diferentes tipo de buques que efectuarán operación en dicha Instalación portuaria y la consideración de ciertos parámetros de seguridad. Las instalaciones portuarias más cercanas que se localizan en el área son las siguientes.

INSTALACIÓN	POSICIÓN	TIPO DE BUQUE	DISTANCIA AL CANAL DE ACCESO
I.P VOPAK	843456,959E – 1631310,728N	Hidrocarburos	340 m
I.P OILTANKING	843196,958E – 1631269,05N	Hidrocarburos	70 m

Teniendo en cuenta que cuando se produce el sobrepaso de un buque en las proximidades de otro buque atracado, puede producirse el fenómeno de succión y/o rechazo modificando la maniobrabilidad del buque, requiriéndose minimizar o contrarrestar este efecto con medidas de seguridad como resguardos de seguridad óptimos, asistencia de remolcadores, caracterización e identificación de la influencia de factores externos, entre otros.

Debido a la cercanía de la zona de atraque de la Instalación Portuaria Oiltanking con la zona de acceso y tránsito del buque hacia la SPDique, se procede a efectuar análisis mediante el método determinístico (acuerdo las recomendaciones de la PIANC acerca de las dimensiones mínimas requeridas para el tránsito de embarcaciones sobre áreas de amarre o buques atracados), en cada una de las épocas climáticas, en diversos tipo de situaciones.

Así como también, se procede al análisis de las condiciones de maniobrabilidad actuales (operación con el buque actual atracado en la plataforma de Oiltanking) y la proyección con otro tipo de buques de mayores dimensiones en la zona de atraque de esta instalación (teniéndose en cuenta la modificación de la zona de atraque, reubicación piñas de amarre).

Para determinar la configuración y dimensiones en planta de las áreas de acceso a la instalación, estas se realizarán tomando en consideración los factores siguientes:

- El tamaño, dimensiones y características de maniobrabilidad de los buques más desfavorables que se prevé recibir por parte de la SPDique (análisis acuerdo buque tipo).
- El volumen y naturaleza del tráfico en la zona, así como las velocidades admisibles de navegación.
- Análisis mediante el método determinístico (acuerdo las recomendaciones de la PIANC acerca de las dimensiones mínimas requeridas para el tránsito de embarcaciones sobre áreas de amarre o buques atracados en Instalaciones adyacentes, caso específico de la I.P Oiltanking) con el fin de definir los parámetros mínimos permitidos en ese sector.
- El tipo de navegación que se prevea realizar, en función del número de vías de circulación disponibles.
- Las características geométricas de la alineación de la vía navegable y las condiciones del entorno en que se encuentra situada.
- El tipo de las ayudas a la navegación, así como sus características de exactitud y disponibilidad.
- La profundidad y características geométricas transversales de la vía navegable.
- La estabilidad de los taludes de la vía navegable.
- Las condiciones climáticas marítimas y meteorológicas existentes en la zona, especialmente la naturaleza e intensidad de las corrientes transversales y muy destacadamente la variación de estas corrientes a lo largo del eje de la vía navegable, durante cada una de las épocas climáticas que se presentan en la región.

Con el fin de establecer las condiciones de maniobrabilidad y los niveles de riesgo en la operación del buque en la zona de acceso a la SPDique, con un buque tipo tanquero o gasero con carga de hidrocarburos, se obtienen los siguientes resultados, así.

- El área de acceso presenta características de canal con viraje (en posición 842819,328E – 1631257,479N), presentando cambio de rumbo antes de llegar a la zona de atraque.
- De acuerdo con las condiciones océano – atmosféricas (condiciones de contorno semi - cerrado), la influencia de las corrientes principales, el oleaje y los vientos normalmente no afectan de forma considerable, durante las diferentes épocas climáticas (recibiéndose la mayor afectación durante la época seca, específicamente por los vientos).
- El área de acceso no presenta zona de afluentes considerables que creen áreas de acreción o depósito de sedimentos temporales, a los diferentes por la dinámica de la bahía de Cartagena.
- El canal de acceso presenta características de longitud corta. No se presenta tránsito de embarcaciones de alto bordo por este canal hacia otras instalaciones, se registra un tráfico moderado de embarcaciones menores.
- De acuerdo con las recomendaciones emitidas por la ROM – PIANC, se procede a determinar las dimensiones en planta del canal de acceso, así.

DEFINICION ANCHO DEL CANAL

Características	Factor (B)	Relación Manga - Factor
Condición de maniobrabilidad	1,5	30
Riesgo Viento	0,1	2
Riesgo Corrientes	0,1	2
Riesgo oleaje	0	0
Ayudas a la navegación	0,1	2
Nivel de riesgo	0,2	4
Riesgo profundidad	0,3	6
Riesgo de la carga	0,2	4
	2,5 B	50 m

(Acuerdo recomendaciones ROM 3.1-99)

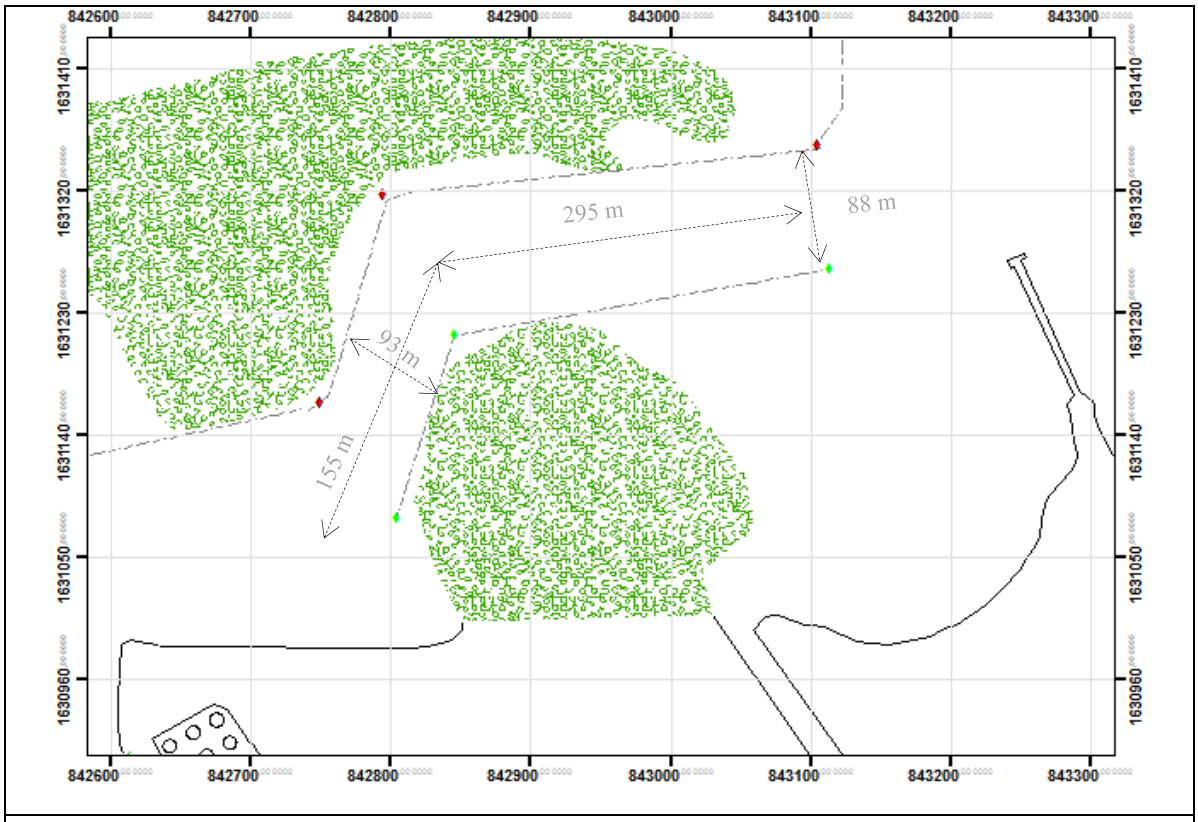
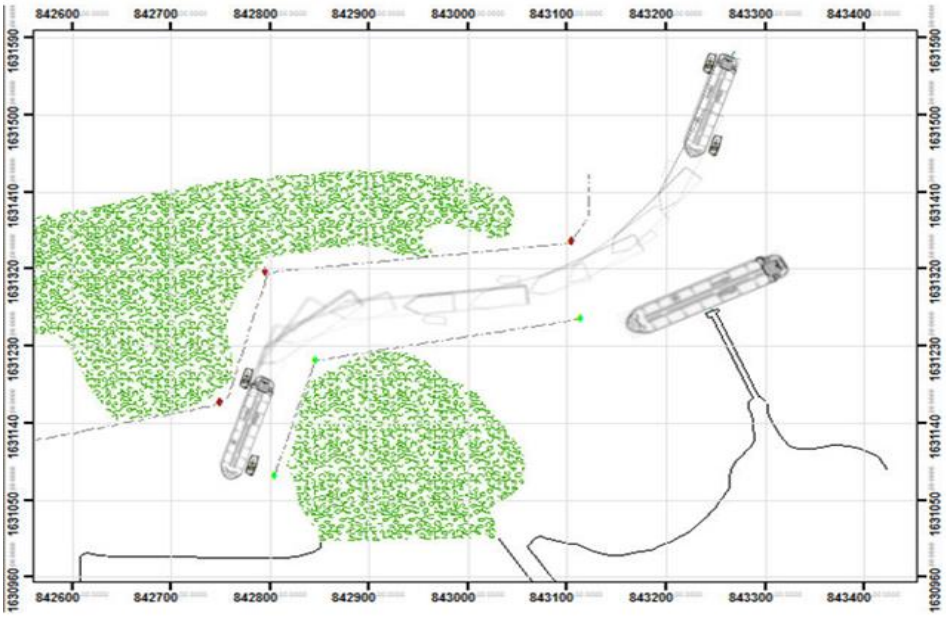


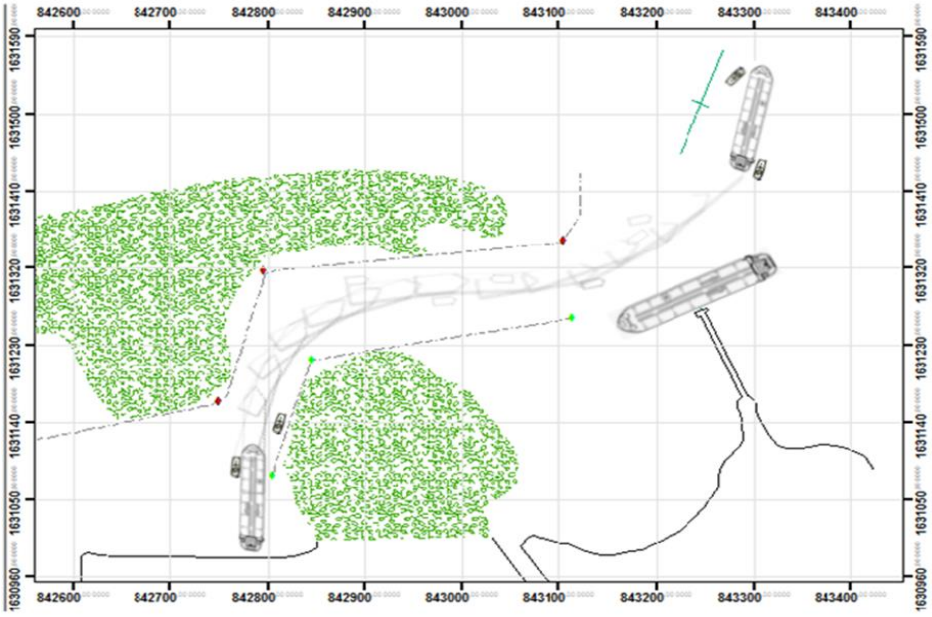
FIG 5-8. DIMENSIONAMIENTO DEL CANAL DE ACCESO DE ACUERDO RECOMENDACIONES PIAN Y ROM.

Se tiene un canal de acceso de una sola vía, con características de longitud corta, con dos tramos de 295 m y 155 m, con un viraje y un ancho mínimo de 88 m, así mismo se presenta un sistema de señalización adecuado (Acuerdo recomendaciones normas IALA - DIMAR); con una profundidad promedio de 8.5 m (en marea mínima).

Con el fin de determinar las áreas de acceso y maniobrabilidad en el canal establecido, se procede a simular el ingreso por el mismo (tránsito), la maniobra de atraque y maniobra de zarpe de los buques, obteniendo los siguientes resultados, así.



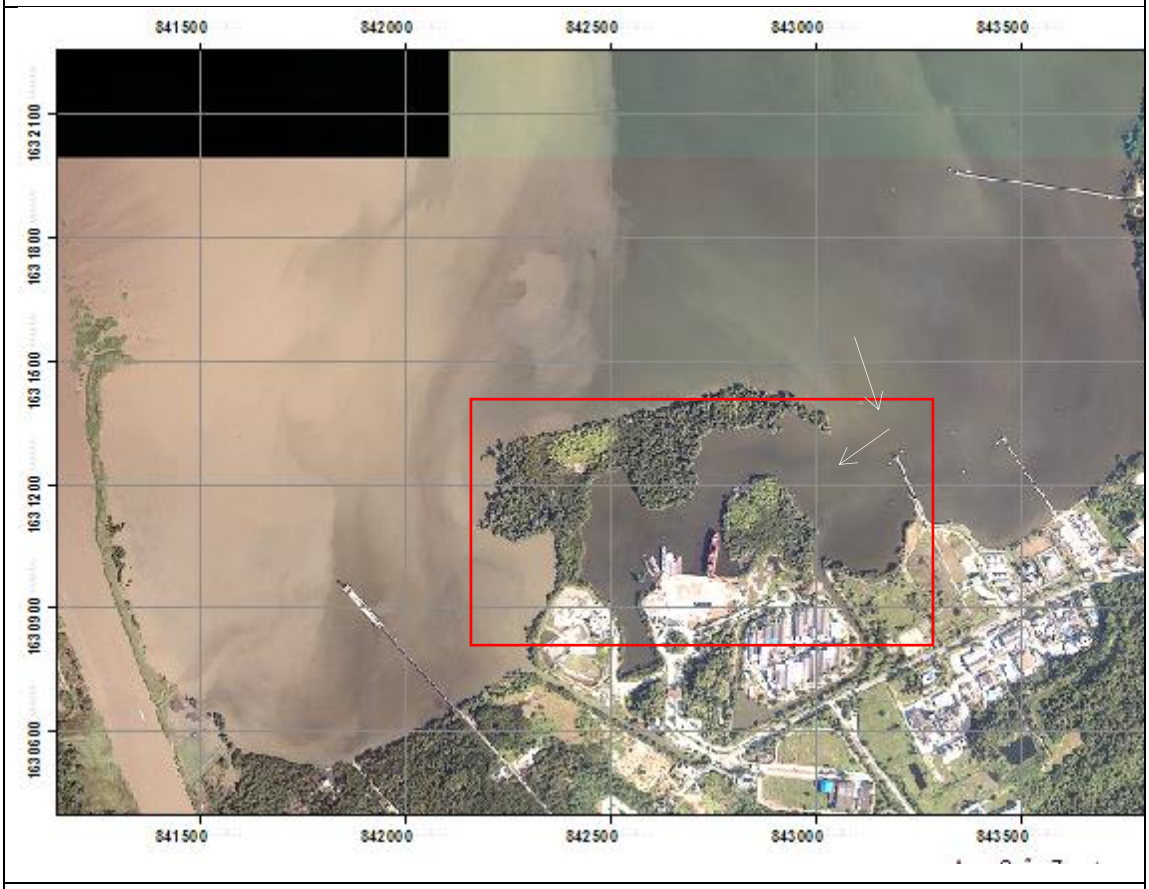
Condiciones de zarpe



El canal de acceso, después de las boyas B1 y B2, cumple con el dimensionamiento recomendado por PIANC y ROM para el tráfico del buque tipo y convoyes con dirección hacia o desde la SPDique S. A.

3.2. Aproximación - Dársena de maniobras

En la zona de aproximación al inicio del canal de acceso a SP Dique se encuentra la zona de atraque (Plataforma extendida) de la Instalación Oiltanking S. A, localizada en posición 843246,897E – 1631267,217N contigua al área de tránsito de las embarcaciones con destino a la SPDique.



LOCALIZACION SOCIEDAD PORTUARIA DEL DIQUE S. A.

Se planifica en el corto plazo el dragado de las áreas de maniobra localizadas frente a la denominada Isla 3, para llevarlas hasta una profundidad de 8 metros. Igualmente la ampliación del canal de acceso a 60 metros. Los taludes adoptados para el canal de acceso y la zona de maniobra fueron establecidos por el ángulo de fricción del material presente en el área. Es así como para este tipo de material (limo arenoso), el ángulo resultante para el talud es de 21.9°, equivalente a una relación de pendiente 1:2,5. El canal continúa con su forma trapezoidal.

3.3. Área de atraque – Muelle

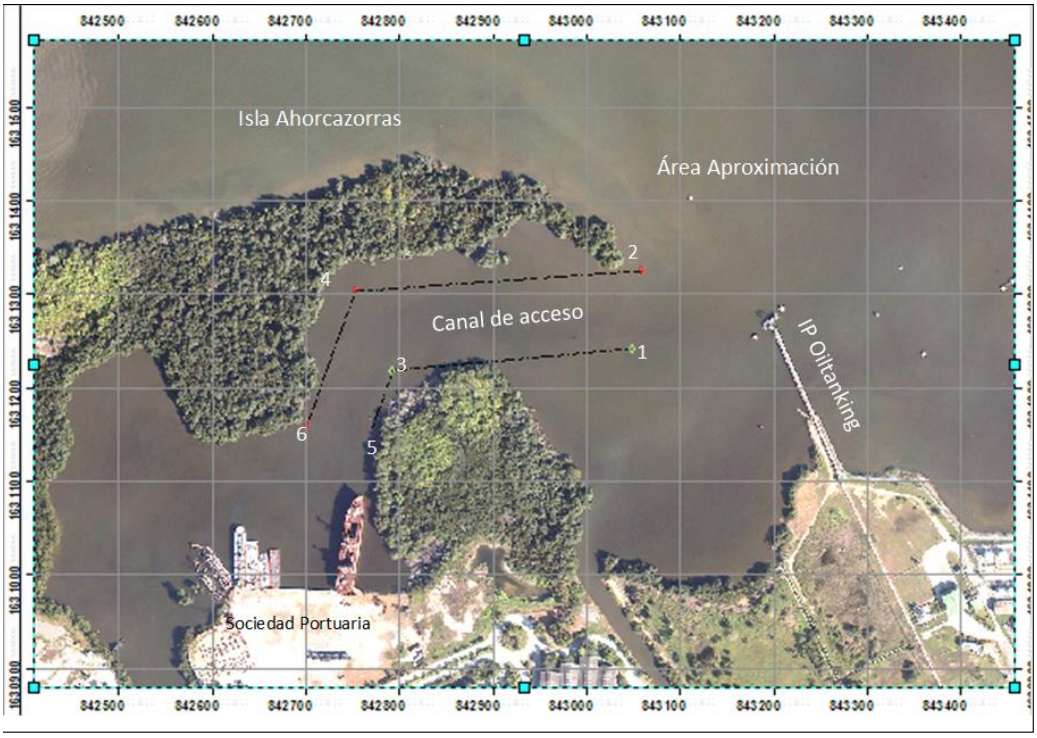
Se cuenta con una posición de atraque para buque tipo según diseño.
Sistema constructivo: Muelle marginal construido en concreto y pilotes de acero rellenos de concreto reforzado. El muelle se encuentra reforzado y tiene capacidad de ampliación en su extensión.
Medida: 135 metros de longitud
Aproche: 35 metros de ancho disponibles para maniobra.
Superficie de trabajo: Resistencia en la losa de 3.000 P.S.I
Defensas: Circulares de caucho, aseguradas con pernos al muelle.
Profundidad: 8.5 metros
Bitas de amarre: 10 bitas de amarre con capacidad de 25 Tons cada una distanciadas entre sí por 10 metros en el tablestacado y una bita separada a 20 metros para ser usada como amarre largo.
Tipo de fondo: Lodo y arenas finas.

COORDENADAS ÁREA DE ATRAQUE		
Vértices	***Este***	***Norte***
1	842815,016	1630983,147
2	842635,628	1630984,205

3.4 Ayudas a la navegación

La señalización del canal de acceso y dársena de la Zona de Uso Público Marítimo establece la ubicación de 6 boyas lumínicas, 3 boyas rojas y 3 boyas verdes, la posición de cada una de las boyas está dada por la siguiente tabla:

IDENTIFICACIÓN DE LA BOYA	**WGS84**			
	COORDENADAS PLANAS		**COORDENADAS GEODESICAS**	
	E	**N**	**N**	**W**
BOYA # 1	843.114,88	1’631.264,70	10°18’13.5608	75°30’46.8822
BOYA # 2	843.104,65	1’631.355,15	10°18’16.5023	75°30’47.2314
BOYA # 3	842.847,01	1’631.215,.78	10°18’11.9303	75°30’55.6760
BOYA # 4	842.795,80	1’631.318,97	10°18’15.2805	75°30’57.3734
BOYA # 5	842.802,39	1’631.079,28	10°18’7.4827	75°30’57.1220
BOYA # 6	842.748,82	1’631.165,70	10°18’10.2868	75°30’58.8947



3.5 Riesgos a la navegación

Los principales riesgos de acuerdo con la influencia de factores externos durante la operación del buque en el área de acceso y maniobra en la Instalación Portuaria, se pueden describir de la siguiente manera:

Se determina que la mayor incidencia de la ocurrencia de un riesgo proveniente de factores externos como es el caso de las condiciones océano–atmosféricas se puede presentar durante la época seca, sin embargo no representa un factor de restricción a las operaciones de la Instalación, presentándose las siguientes características.

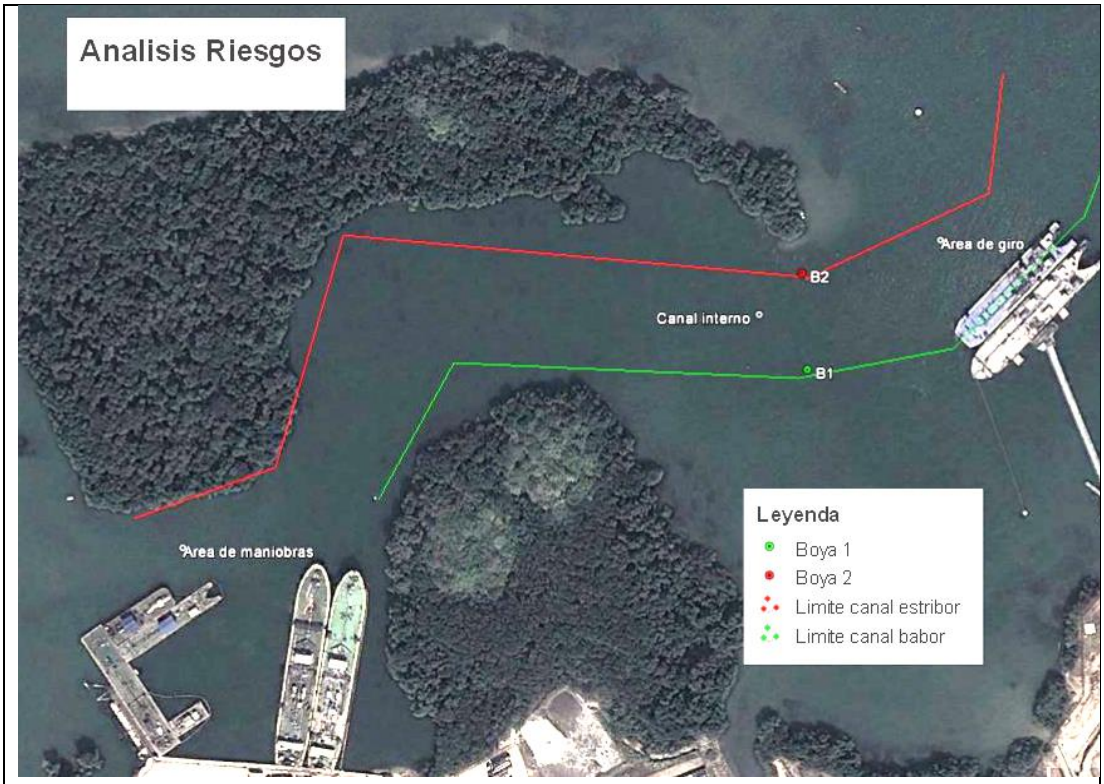
Para el análisis de riesgos se ha tenido en consideración la influencia de todos los elementos que intervienen en la ejecución de las maniobras de aproximación, atraque y/o zarpe del Terminal (clima, batimetría, corrientes, comportamiento de los propios buques, etc.).

La influencia del clima marítimo se ha evaluado definiendo dos condiciones meteorológicas, denominadas “NW dura y N dura, con especial énfasis en la primera de ellas por ser la más frecuente en el Puerto de Cartagena. Para ambas condiciones se ha considerado un ciclo de mareas definido por unos niveles extremos de 0,55 m y 0,30 m (pleamar y bajamar, respectivamente), reproduciéndose además la corriente (dirección e intensidad) en cada punto de la bahía y en cada instante en función del momento del ciclo.

Con carácter general, el análisis de la seguridad marítima y del riesgo en la navegación se ha centrado en dos (2) sectores:

El área de aproximación al canal de acceso o área de giro, situada entrando antes de las boyas B1 (verde) y B2 (roja), frente a la plataforma de atraque offshore de Oiltanking S. A.

El área del canal interno de acceso, área de maniobras y atraque delimitada por las boyas B1 a la B6; se ha tenido en consideración el acceso de buques cargados y en lastre tanto para el atraque como para el zarpe.

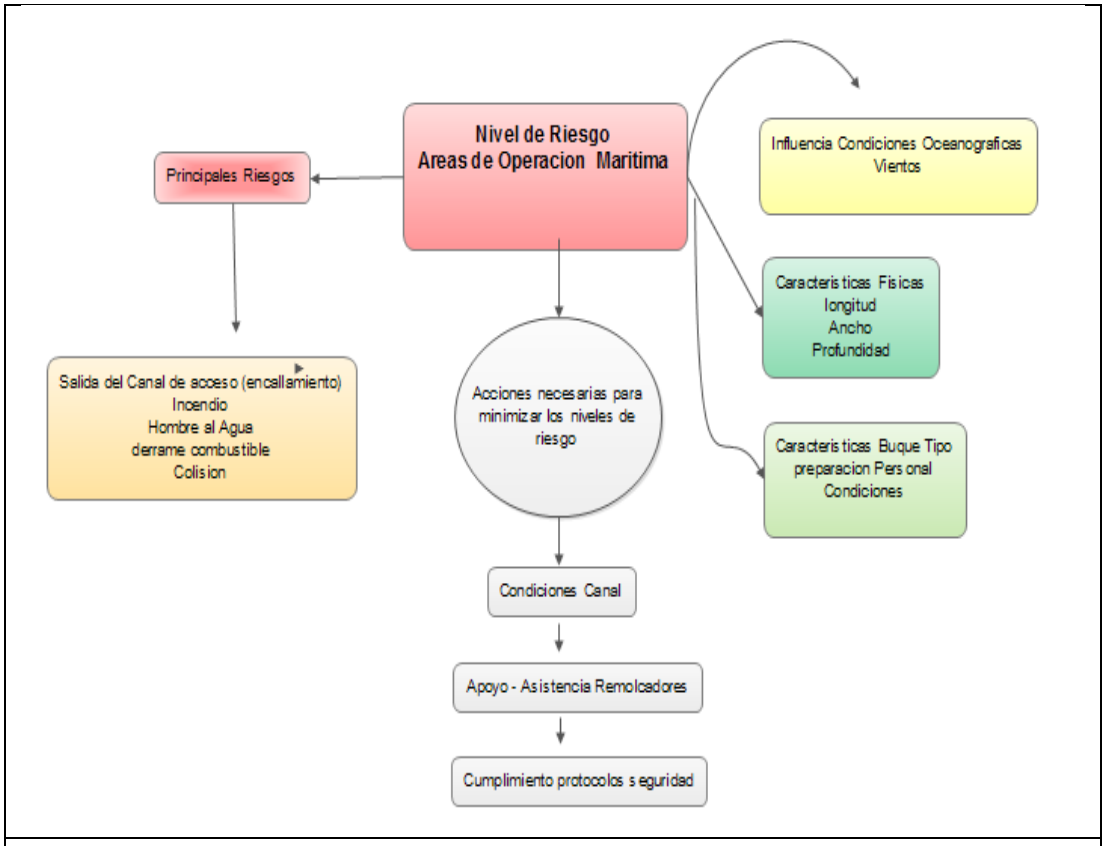


SECTORIZACION DE LAS AREAS PARA ANALISIS DE RIESGOS.

Se han identificado como variables generadoras de riesgos marítimos durante la maniobrabilidad de las motonaves las condiciones oceanográficas extremas, las novedades de señalización no informadas mediante los Reportes a los Navegantes, condiciones de la maniobrabilidad de la motonave no esperadas y apoyo de remolcadores ineficiente por coordinación de comunicaciones.

Como consecuencia de la presentación de alguno de los factores anteriores se pueden generar como aspectos de riesgos el abordaje, la colisión contra la

estructura del muelle, el encallamiento, el derrame de hidrocarburos como consecuencia de Colisión, hombre al agua y el incendio a bordo de la motonave y/o de los remolcadores.



NIVEL DE RIESGO EN EL AREA DE OPERACION MARITIMA

3.6 Áreas de fondeo

SP Dique no cuenta con área de fondeo exclusiva. Las áreas de fondeo se encuentran establecidas por la Autoridad Marítima Nacional en las cartas de navegación correspondientes al puerto, Col 261 y 262; de la misma manera, en estas publicaciones la Autoridad Marítima ha definido zonas restringidas y definirá otras cuando las condiciones del puerto lo requieran.

3.7 UKC y calado operacional

Considerándose las condiciones físicas del canal de Acceso a la Instalación Portuaria, con 8.5 metros de profundidad, se maneja un UKC de 1 metro y por ende Calado Operacional para el acceso y atraque en muelle de 7.5 metros.

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

SP Dique tiene la obligación de mantener la profundidad en su canal de acceso, área de maniobra y sitios de amarre o atraque, para la correcta navegación de las naves. Las batimetrías para determinar las profundidades en las zonas de maniobra y atraque, se efectuarán con una periodicidad de máximo un año, considerando que la zona es muy estable en sus orillas por la presencia de manglares, no cuenta con desembocaduras de ríos, y por lo mismo, no presenta cambios significativos por sedimentación.

Es responsabilidad de SP Dique informar a la Superintendencia de Transporte, a la Dirección General Marítima y a los usuarios del terminal la profundidad del canal de acceso y las variaciones que ocurran por los cambios en la profundidad; sin embargo el calado operacional es plena responsabilidad de los capitanes de las naves que usan estas áreas, solo ellos conocen las características tácticas de sus naves, con las que pueden establecer este calado.

El calado operacional de una nave debe tener como margen de seguridad al menos el 10 % de ese valor, sin embargo para los tiempos de baja velocidad del viento y a criterio del capitán, se podrá tener un margen de seguridad mínimo de (0.3metros -1 pie) menos que la profundidad real existente en el área.

3.9 Accesos vehiculares y peatonales.

Por vía Terrestre se accede a las instalaciones de SP Dique a través de la vía del corredor de Carga del Sector industrial de Mamonal, Km13, entrando por la vía de vehículos pesados de la Zona Franca de Cartagena hasta llegar al muelle.

El acceso peatonal será exclusivamente por la portería principal de la instalación Portuaria acuerdo lo contemplado en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria.

3.10 Patios y bodegas

SP Dique cuenta para almacenamiento con 26.000 m^2 de patios con una resistencia de 10 Ton/ m^2 en patios y 8 tanques atmosféricos con capacidad de 95.000 barriles de graneles líquidos. Existen de igual forma tuberías con destinación exclusiva para el manejo de Gas Licuado de Petróleo – GLP, cuyos tanques de almacenamiento se encuentran fuera de muelle.

3.11 Instalaciones y equipos para Operación portuaria de entrega y recepción

Para la entrega y recepción de graneles líquidos, SP Dique posee 8 tanques atmosféricos con capacidad de 95.000 barriles con tuberías de 6, 8 y 10 pulgadas para graneles líquidos y tuberías de 8 pulgadas para GLP. Tuberías de contra-incendio, redes eléctricas debidamente certificadas, trampas de grasa, drenajes de aguas lluvias, muros de contención de concreto de 1.80 m de altura, válvulas de compuertas 150 psi en sus tuberías, bombas de paleta XL10, monitores tipo cobra para atención de incendio, casas bombas para manejo de las mismas, tanques y rociadores de espuma, todos debidamente certificados y revisados de manera periódica para garantizar su funcionamiento.

Existe disponibilidad para emplear en el momento que se requiera Grúas y montacargas para embarque y desembarque de mercancías a las motonaves, al granel o en contenedores, así como el servicio de báscula electromecánica con capacidad de 100 toneladas. SP Dique cuenta con sistema de tubería que puede ser empleado para el transporte y posterior evacuación de graneles líquidos contaminados. Para residuos y sustancias contaminantes en patios y muelle se utilizan estaciones de depósito de basuras y líquidos en pocas cantidades, que se evacúan por camión o por barcaza de acuerdo a la necesidad.

Es importante anotar que por su doble condición de Sociedad Portuaria y Zona Franca facilita y agiliza los procesos aduaneros, lo cual es único en la bahía de Cartagena.

CAPÍTULO IV
SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA

4.1. Horarios

El horario de las operaciones marítimas es 24 horas al día, 7 días a la semana. Los servicios administrativos en SP Dique son prestados de la siguiente manera:

De las 08:00 a las 18:00 horas de Lunes a Viernes

De las 08:00 a las 12:00 horas los Sábados

Parágrafo: Los servicios excepcionales se podrán prestar después de los horarios antes indicados, previa solicitud de tiempo extraordinario a la Oficina de Puerto, igualmente para los trabajos en días festivos o dominicales.

4.2 Condiciones de la prestación de los servicios

Toda persona natural o jurídica que requiera utilizar las instalaciones o servicios de SP Dique deberá presentar solicitud de acuerdo al procedimiento establecido por ese fin, suministrando la información que se le requiera para su registro de acuerdo al tipo de operación a realizar, identificándose plenamente, informando el tipo de operación, equipos y personal involucrados, fecha, hora aproximada en que se realizará la operación y demás información necesaria para la operación. Así mismo confirmar por escrito vía correo electrónico la aprobación de las tarifas cotizadas por SP Dique, indicando el NIT y dirección de la empresa que recibirá la factura del servicio.

Toda nave extranjera que arribe al terminal debe contar con un plan de protección certificado o al menos con medidas de protección con capacidad para celebrar una interfaz buque-puerto o una declaración de protección marítima, una compañía, y un Agente Marítimo acreditado previamente en el país, debidamente autorizado para operar en Cartagena y registrado ante SP Dique y demás autoridades correspondientes.

Se observará el cumplimiento de las normas y reglamentos establecidos por el Ministerio de Transporte, Migración Colombia, la Dirección General Marítima, Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, la Agencia Nacional de Infraestructura, la Superintendencia de Transporte y por SP Dique.

4.3. Documentación necesaria para la prestación del servicio

SP Dique garantiza el libre acceso a los operadores portuarios que pretendan adelantar actividades portuarias en sus instalaciones, quienes deberán acreditar los siguientes documentos:

1. Carta dirigida a SP Dique confirmando que han sido nominados como Operadores Portuarios.
2. Planilla de seguridad social del personal.
3. Copia de la resolución de registro actualizado de operador portuario expedida por el Ministerio de Transporte o lo que lo reemplace.
4. Registro actualizado de Cámara de Comercio
5. Relación de servicios que presta con indicación del personal a su cargo, vehículos y equipos de su propiedad o en arriendo.
6. Certificado de operaciones portuarias efectuadas.
7. Pólizas de Garantía.

El Operador Portuario debe constituir y mantener actualizadas las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual que garantice el pago de daños y perjuicios en el desarrollo de la actividad portuaria, con relación a la infraestructura, equipos y contaminación del medio ambiente, teniendo en cuenta lo siguiente:

Beneficiarios: Sociedad Portuaria del Dique S.A., terceros afectados, tales como la Instalación Portuaria, Usuarios del terminal, Nación, Superintendencia de Transporte y Dirección General Marítima, la vigencia de la póliza debe ser mínimo por un año renovable, los valores de aseguramiento los establecerá la superintendencia de puertos y transporte de acuerdo a la actividad que autoriza al operador portuario.

4.4. Prestación de servicios a los usuarios

El personal de planta de SP Dique cuenta con un alto estándar de entrenamiento y capacidad técnica para cumplir con los deberes que le son asignados. De igual manera los operadores portuarios se comprometen a suministrar oportunamente el personal y/o el equipo necesario e idóneo para la operación programada en las fechas y horas acordadas, así como a desarrollar las operaciones con los rendimientos y eficiencias programadas y demás aspectos establecidos en el Comité de Operaciones.

4.5. Protocolo de verificación de información y documentos

La verificación de información y documentos será adelantada por la Oficina de Puerto, de acuerdo fecha y hora que se coordine de manera previa. Con esta información se asignará puesto de atraque y diseño de la operación a realizar, así como el planeamiento de la operación en su totalidad.

4.6. Servicios generales:

4.6.1. Uso de dársena de maniobra y canal de acceso

Las naves y artefactos navales que son programadas para operación en SP Dique pueden hacer uso del canal de acceso dando cumplimiento a lo dispuesto en el protocolo para tránsito por el canal, descrito en el presente reglamento. De igual forma el encargado de la maniobra cuenta con el espacio que comprende la dársena frente al muelle para ubicar la nave o artefacto naval en la posición que sea necesario tomar, acuerdo a la operación.

Las maniobras deben ser adelantadas por el Capitán de la nave, asesorado por un piloto práctico y empleando remolcadores, de tal manera que se garantice la seguridad de la misma.

4.6.2. Control de las operaciones portuarias.

El control de las Operaciones marítimas y terrestres en SP Dique es responsabilidad de la Oficina del Puerto, la cual verifica la disponibilidad de naves, equipos y personal para cumplir con lo descrito en los contratos que se encuentren vigentes durante la jornada laboral.

Los Operadores Portuarios deben cumplir con la programación de operaciones, tanto al inicio como al término de las mismas.

4.6.3. Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto

La vigilancia en SP Dique hace parte del plan de Protección de la Instalación Portuaria, en el que se detallan las diferentes áreas y la seguridad que se tiene establecida para cada una de ellas. Hay cámaras de seguridad en un circuito cerrado de T.V de la más alta tecnología, y seguridad privada tanto para los clientes como para la vigilancia de las instalaciones portuarias.

La ejecución de esta vigilancia se encuentra a cargo de una empresa prestadora de servicios debidamente certificada por la Superintendencia de Vigilancia a nivel nacional. De igual forma se manejan convenios con Policía Nacional y Guardacostas de la Armada Nacional para reaccionar de manera coordinada en caso de presentarse alguna anomalía.

4.6.4. Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto

El Plan de Protección de la Instalación Portuaria que se adopta en SP Dique relaciona las diferentes áreas del puerto, las cuales entre sus medidas de seguridad contempla la iluminación que se requiere para cada una de ellas.

La Oficina del puerto es responsable por verificar que lo dispuesto en mencionado plan sea cumplido para que el desarrollo de las actividades propias no se vea afectado

4.6.5. Condiciones de limpieza general del terminal

Los Operadores Portuarios y en general los prestadores de los servicios en los puertos, serán responsables por la limpieza de los muelles y demás áreas del puerto, las cuales deberán mantenerse limpias al término de las operaciones.

La limpieza comprende recolección de elementos extraños, así como la eliminación de productos que se encuentren sobre el piso en los diferentes espacios. Uno de los principales aspectos de seguridad Industrial es la limpieza y organización de las áreas de trabajo.

4.7. Servicios a la nave:

Para la prestación de servicios a las naves el Usuario, utilizará los impresos o formas exigidas para solicitar la autorización de los servicios, suministrando, para la más correcta programación de los mismos, la información requerida por SP Dique además de los rendimientos por turnos estimados que se propone obtener y el tiempo de permanencia de la nave en muelle, y la información exigida para el transporte terrestre cuando aplique.

4.7.1. Características del buque tipo o de diseño

En cumplimiento de los parámetros de seguridad básicos de acuerdo con el diseño y dimensionamiento de las área de acceso, área de maniobra y zonas de atraque; tomándose el buque con mayor afectación de los factores externos, menor maniobrabilidad, factores como el calado, la eslora, la manga, el tonelaje de registro Neto y Bruto, capacidad de carga, superficie expuesta al viento, condiciones de maniobrabilidad, curvas evolutivas, velocidad mínima, velocidad máxima, velocidad de maniobra, coeficiente de bloque, respuesta al apoyo con remolcadores, entre otros aspectos; garantizándose además la seguridad de la operación de los diferentes buques que recibe SPDIQUE de acuerdo con su tipo, finalidad y capacidad de maniobrabilidad, se determina que el buque con mayor capacidad de operación en la Instalación, es el siguiente:

Buque tipo transporte de Hidrocarburos

TPM	***Desplaz .***	***Eslora (m)***	***Eslora entre PP***	***Manga***	***Puntal***	***Calado***	***Coef. Bloque***
16000	10.000	130	110	20	11	7.5	0,65

El máximo calado del buque a operar en las áreas de acceso a la Instalación es de 7,5 m, observando las siguientes consideraciones.

CONDICIONES ACCESO I.P	***RV_{SM}***	***RV_{SD}***	***UKC***
Buques de hasta 10.000 T de desplazamiento. Fondo limoso y arenas Velocidad menor a 8 nudos.	0,5 m	0,5 m	1 m

RV sm --- Resguardo para la seguridad y Maniobrabilidad del Buque
RV sd --- Margen seguridad
UKC --- Espacio vertical libre entre la quilla del buque y el fondo

Así mismo, debido la ubicación y proximidad de la plataforma offshore de atraque de la Instalación Portuaria Oiltanking al área de tránsito de buques hacia la SPCD, se presenta limitación, especialmente con la restricción del espacio navegable; por tal motivo y con el fin de cumplir una operación enmarcada en la normatividad y las recomendaciones de seguridad para espacios de navegación y/o transito cercano a zonas de atraque (acuerdo previo análisis de maniobrabilidad), se procede a determinar el máximo buque permitido en la zona de atraque de la I. P Oiltanking, con el fin de poder cumplir con una operación enmarcada en las normas de seguridad marítima o en caso contrario el dimensionamiento del área que se debe acondicionar para la operación segura.

De acuerdo con los planes de operación de SP Dique, de las condiciones geomorfológica del área de acceso y de las influencias externas, se tiene previsto la recepción de buques y convoy destinados al transporte de hidrocarburos, presentando las siguientes características, así.

Buque Tipo

Tonelaje de Peso Muerto (TPM)	Desplazamiento (Δ)	Eslora Total (L)	Eslora entre perpendiculares (Lpp)	Manga (B)	Puntal (T)	Calado (D)	Coeficiente de Bloque
7.000	10.000	130	110	20	8.5	7.5	0.73

Barcazas

Eslora Barcaza	Manga Barcaza	Cantidad de barcazas	Conformación Convoy	Dimensión Convoy
54 m	12 m	04	2 barcazas de ancho x 2 barcazas la largo	24 m de manga 108 m de eslora

4.7.2. Servicio de practicaje

Por razones de seguridad de las naves y la Instalación Portuaria, las maniobras que se adelanten en SP Dique requieren la presencia de piloto práctico a bordo de las naves comprometidas, considerando que toda nave de bandera nacional o extranjera de más de doscientas (200) toneladas de registro bruto (T.R.B.), que arriba a la instalación portuaria, está obligada a utilizar un Piloto Práctico para su entrada y salida de la Instalación Portuaria.

El servicio de practicaje comprende el asesoramiento a los Capitanes en la conducción de las embarcaciones para la entrada, fondeo, atraque, desatraque, zarpe, salidas y otras maniobras que se realicen dentro de la zona portuaria. Este servicio deberá ser prestado por las empresas de practicaje con licencia vigente expedida por DIMAR y registro como operador portuario ante el Ministerio de Transporte, en tal sentido la responsabilidad de la maniobra será en todo momento del Capitán de la nave.

La contratación del servicio de practicaje será responsabilidad del capitán de la nave por intermedio del Agente Marítimo. Esta asesoría no exime a los capitanes de las embarcaciones en su responsabilidad y mando en la navegación, debiendo considerarse la presencia del Piloto Práctico abordo como Asesor del Capitán, quien puede o no aceptar las recomendaciones.

4.7.3. Servicio de remolcador

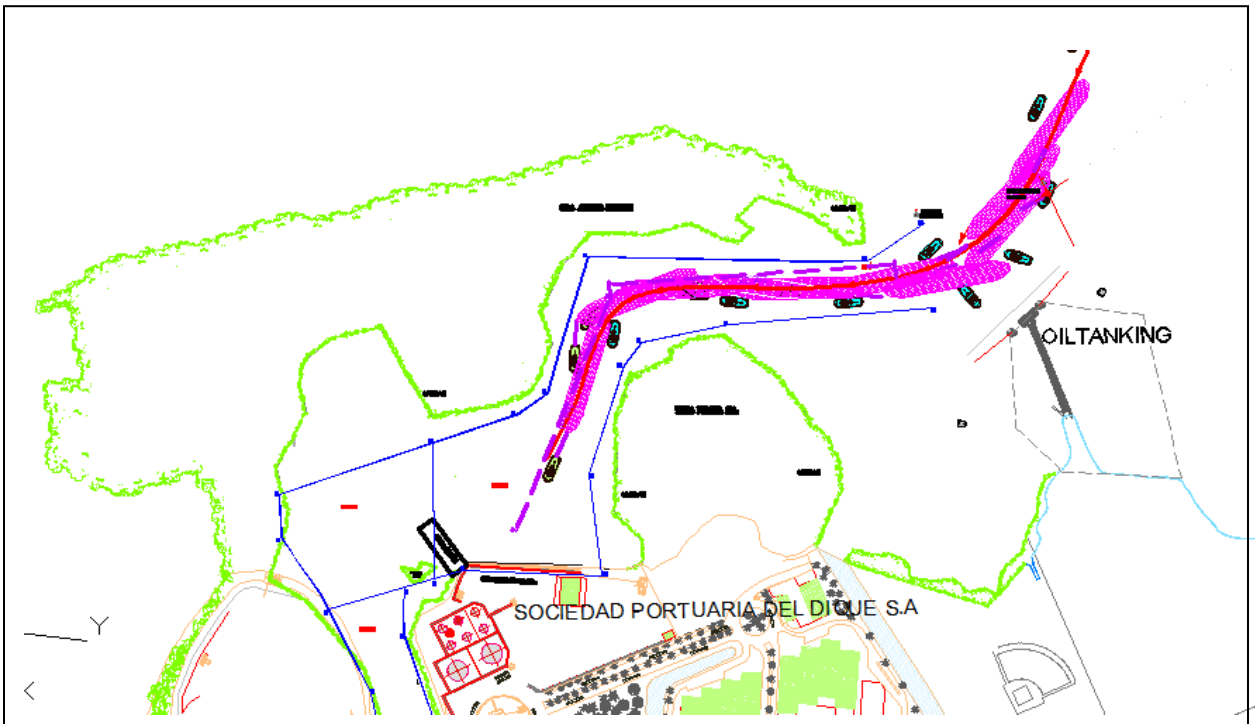
El servicio de remolcadores está regulado por la Autoridad Marítima colombiana de acuerdo con lo establecido en la Resolución DIMAR No. 685 de 2018. Para las maniobras de aproximación, atraque y desatraque a la instalación portuaria es obligatorio el uso de dos (2) remolcadores.

Normalmente en el Terminal se tiene disponible un remolcador de apoyo, mientras se encuentre alguna motonave en operación de cargue o descargue, de la misma forma se cuenta con la disponibilidad de la lancha de apoyo.

Las Operaciones marítimas se planearán considerando la participación de los remolcadores, las comunicaciones por VHF, los procedimientos de emergencia y el control que ejerce el Piloto Práctico, responsable de la maniobra, de estas embarcaciones. El Armador y el Capitán del remolcador son responsables de los daños que se causen a la nave que recibe el servicio, a las instalaciones de SP Dique, a la carga o a terceros, por su culpa o negligencia.

En situación de emergencia, las autoridades marítima y portuaria si lo consideran necesario para la seguridad de la navegación o la prevención de daños ambientales, pueden ordenar a los remolcadores para asistir y prestar servicios a las naves.

La maniobra de ingreso a la instalación portuaria de SP Dique se realiza partiendo del canal de acceso, ubicado en la zona sur oriental de la Bahía de Cartagena, con un ancho de 40 m y profundidad promedio de 8.5 m, que solo permite el ingreso de una embarcación a la vez, de hasta 24 m de manga apoyada con dos (2) remolcadores de 8 m de manga cada uno, continuando en línea recta unos 320 m, antes de tomar la curva por babor de 60º grados, de alli en adelante se continua en línea recta 150 metros para atracar en el muelle por el costado que decida el Capitán de la nave.



TRANSITO DE LA MOTONAVE HACIA LA SPDIQUE, APOYADA CON DOS (2) REMOLCADORES

Esta figura muestra como al ingreso o zarpe de las motonaves a SP Dique, obliga a los pilotos prácticos a realizar maniobras frente a la instalación de OILTANKING, apoyadas con dos remolcadores, que permitan girar de manera segura las embarcaciones en 45º grados a estribor, para direccionar el buque al canal de acceso del muelle de SP Dique. Cada remolcador se ubica a los lados opuesto del buque de tal manera generen o sostenga el impulso de la embarcación al girar.

La distancia requerida para la realización de la maniobra teniendo en cuenta la manga del buque y de las barcazas que ingresan a SP Dique, la eslora de los dos remolcadores que lo asisten en la maniobra de ingreso, los cabos de los remolcadores requeridos para las operaciones, la distancia de seguridad entre los remolcadores y la embarcación atracada en el muelle de Oil Tanking, los vientos cruzados, es como mínimo de120 metros, distancia que no está disponible cuando Oil Tanking está descargando buque.

Características de los remolcadores: Para la asistencia durante las maniobras se utilizarán remolcadores cuya potencia oscila entre 400 y 3.000 CV o más, con una tracción a punto fijo (bollard pull) de 6 a 45 toneladas, una eslora

comprendida entre 20 y 30 metros, un calado comprendido entre 3,0 y 4,5 m y una velocidad que varía entre 5 y 13 nudos. Los remolcadores que se utilizarán se encuentran certificados por la Autoridad Marítima Colombiana – DIMAR, de acuerdo con las normas marítimas nacionales e internacionales, con las certificaciones actualizadas tanto de equipos como de contaminación, previendo la seguridad de la vida en el mar y de la contaminación marina. Estos remolcadores de puerto cuenta con equipos de lucha contra la contaminación y contraincendios.

Estos remolcadores deben contar con unas características fundamentales como la Maniobrabilidad, la estabilidad y la Potencia. La Maniobrabilidad es la capacidad y facilidad de maniobra del remolcador es fundamentales para el desarrollo de sus funciones, ya que en maniobras con grandes buques en espacios reducidos será necesario poder moverse en todas las direcciones. Los sistemas de propulsión y gobierno son elementos determinantes de la maniobrabilidad del remolcador, especialmente los sistemas combinados de propulsión-gobierno.

Otro factor que influye en la maniobrabilidad es la posición del gancho o chigre de remolque, que deberá estar muy cerca del centro de resistencia lateral o algo hacia popa de él. En la maniobrabilidad es muy importante la capacidad que tenga el remolcador para pasar de una situación de avante toda a completamente parado. El tiempo de parada no deberá sobrepasar los 25 segundos.

La Estabilidad tendrá en cuenta que la curva de estabilidad estática para el remolcador sea positiva entre los 60º-70° con un brazo de estabilidad (distancia entre el metacentro y el centro de gravedad) de unos 60 cm, por lo que será necesario que las puertas de los alojamientos y entrada de la sala de máquinas sean estancas ante la posibilidad de alcanzar grandes escoras al tirar el cable de remolque en dirección del través. Los métodos por los que se puede mejorar la estabilidad estática de los remolcadores se basan en el incremento de la manga (los remolcadores actuales tienen relaciones eslora/manga inferiores a 3.0), en la reducción de la resistencia transversal del casco, en la reducción de la altura del gancho o punto de tiro y de la altura del punto de empuje y en la utilización de líneas de amarre o cabos de remolque con buenas características de absorción de cargas de impacto.

La Potencia del remolcador deberá ser aquella que le permita acometer de una forma segura la función que tenga encomendada. Para las operaciones de transporte (arrastre o empuje de barcos, barcazas, plataformas, etc.) la potencia del remolcador deberá ser como mínimo la necesaria para remolcar o empujar un remolque de un determinado desplazamiento a una cierta velocidad mínima que le permita gobernar en las peores condiciones meteorológicas.

Esta potencia necesaria para lograr una determinada velocidad depende del rendimiento del motor propulsor, del rendimiento de la línea de ejes, del rendimiento de la hélice y del rendimiento del casco del remolcador y del remolcado. Dentro del concepto de potencia del remolcador se considera el de tracción a punto fijo, valor que está más ligado con la determinación de la potencia necesaria de los remolcadores en el caso de las restantes funciones desarrolladas por ellos y especialmente con las maniobras a realizar con los buques en puertos y áreas restringidas.

En cuanto a sistemas de propulsión, el sistema generalizado de propulsión de los remolcadores es por motores diésel que accionan hélices convencionales o especiales. Las hélices convencionales son de cuatro tipos: Paso fijo, Paso Variable, Fijo con tobera y Variable con tobera.

Tracción a punto fijo (bollard pull) es la cantidad de fuerza horizontal que puede aplicar el remolcador trabajando avante en el supuesto de velocidad nula de desplazamiento, coincidiría por tanto con la tracción que el remolcador produciría en una amarra que le fijase a un bolardo fijo de un muelle. La tracción a punto fijo depende del área de giro de la hélice, su paso, la potencia al freno y la potencia en el eje, además del desplazamiento, forma del casco y tipo de propulsor.

Para determinar la potencia de los remolcadores necesarios para la realización de una determinada maniobra de ayuda a la navegación de un buque se seguirán los criterios siguientes.

Para determinar la necesidad de remolcadores a emplear depende de un gran número de factores entre los que pueden citarse las características del área en las que va a desarrollarse la maniobra, las condiciones climáticas, el tipo de buque y sus condiciones de maniobrabilidad, la maniobra a realizar y la forma de actuación de los remolcadores en condiciones de seguridad. Otras condiciones externas son la flota de remolcadores disponibles, la experiencia de los maniobristas, los servicios complementarios a la propia maniobra y las condiciones económicas que regulen la intervención de los remolcadores.

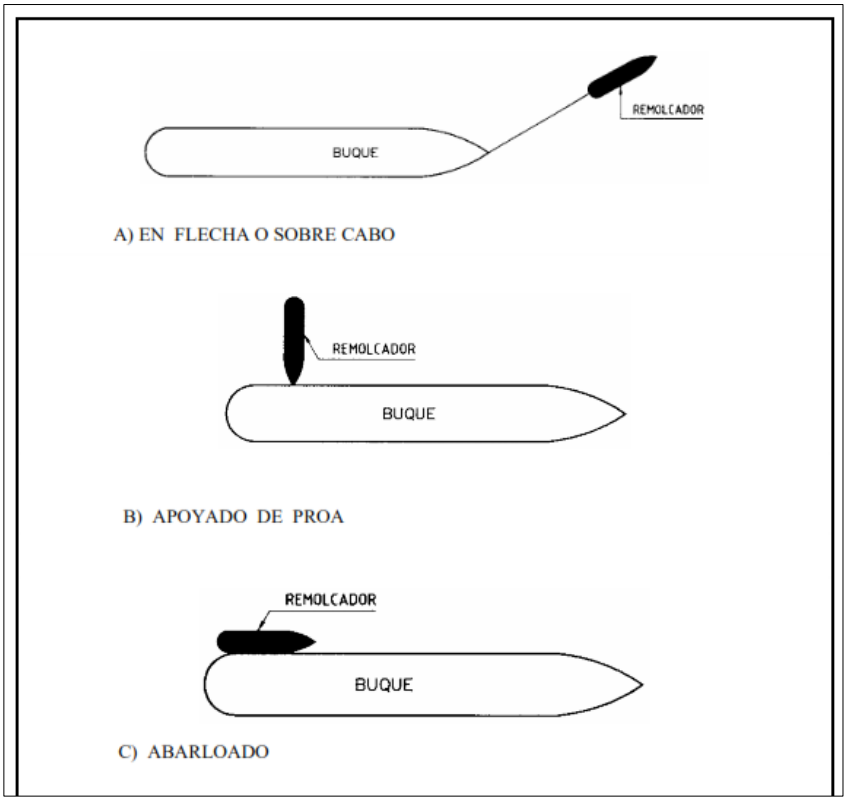
Para efectos de la maniobra con el buque tipo que hace tránsito hacia y desde la SPDique, se utilizan dos (2) remolcadores

Existen tres métodos de empleo de los remolcadores:

Remolcador trabajando en flecha o sobre cabo. En este procedimiento el remolcador trabaja separado del buque al que auxilia, tirando de él desde el extremo de un cabo, que puede estar fijado en diferentes puntos del buque realizando así diversas funciones (arrastre, retenida, etc.). Con este procedimiento se evita el contacto directo entre ambas embarcaciones y se asegura además que toda la potencia del remolcador se ejerza en la dirección del cabo. El inconveniente de este procedimiento es que se necesita mayor

espacio de maniobra debido a la longitud del amarre, por lo que el sistema no puede utilizarse donde existan limitaciones de espacio. El efecto de un remolque en flecha es análogo al de una amarra con su punto de anclaje móvil y con un tiro de magnitud variable.

Remolcador apoyado de proa. En este sistema el remolcador apoya su proa sobre el costado del buque al que auxilia y lo empuja en una dirección sensiblemente perpendicular a la crujía. Es habitual en este procedimiento que el remolcador quede fijado al buque con 1, 2 ó 3 cabos de amarre lo que permite evitar el deslizamiento relativo entre ambas embarcaciones durante la maniobra, y, además ejercer un tiro sobre el buque, en el supuesto de que se prevea la necesidad de este uso durante la maniobra, dando así mayor flexibilidad a la operación. Este procedimiento tiene menores requerimientos de espacio y permite cambiar con rapidez el sentido del empuje, si bien la eficacia del remolcador trabajando al tiro es menor que con el procedimiento anterior debido a la peor posición que pueden adoptar los cabos de amarre.



DIFERENTES ACTUACIONES DE LOS REMOLCADORES SOBRE EL BUQUE (ROM 3.1-99)

Remolcador abarloado. En este procedimiento el remolcador se sitúa al costado del buque y sensiblemente paralelo a él, quedando amarrado al barco por mediación de varios cabos, que aseguran la transmisión de esfuerzos. Este procedimiento se utiliza generalmente para maniobrar buques que no cuentan con propulsión suficiente, en lugares de poco espacio y en aguas muy

tranquilas. El remolcador se sitúa generalmente en la aleta del buque a auxiliar de modo que los timones de ambas embarcaciones estén a la misma altura para favorecer las condiciones evolutivas del conjunto. El remolcador abarloado produce por tanto el mismo efecto que si el buque remolcado tuviera dos hélices, una de ellas muy separada de crujía. En casos de buques muy sensibles a la acción del viento y otras cargas transversales, es habitual disponer de dos remolcadores abarloados, cada uno situado en una banda, con lo cual se consigue un mayor control de la navegabilidad.
Según cual sea el sistema de trabajo elegido se modifica la posición relativa del remolcador y el buque, afectando al régimen hidráulico del flujo de agua alrededor de ambas embarcaciones y en el entorno de sus hélices, provocando efectos secundarios, cuyo análisis excede del alcance de esta Recomendación.

4.7.4. Amarre y desamarre de buques

Maniobra de amarrar y desamarrar una nave o artefacto naval consiste en asegurar o desasegurar el cuerpo flotante a un muelle o a otro artefacto empleando cabos, cadenas, guayas o elementos similares. La seguridad que se requiere al momento de adelantar esta maniobra es responsabilidad del personal de puerto que trabaja en la línea de amarre.

El plan de amarre se encuentra diseñado con 2 Spring de Proa, 2 Spring de Popa, 3 Largos de Proa y 3 Largos de Popa. El piloto práctico y/o capitán del buque establece el orden de los amarres de la forma más conveniente y deben tener en cuenta que los cabos se encuentren en las condiciones adecuadas para garantizar un amarre seguro.

El hecho de “aceptar” el esquema de amarre del buque, por parte del capitán y el piloto práctico, se entiende es una APROBACIÓN de los mismos acerca de dicho esquema. Todos los cabos deben ser del mismo material, por ejemplo: Sintético, no debe haber mezcla de diferentes materiales, por ejemplo: sintético y acero. El buque se considerará en posición para garantizar la seguridad de la operación, cuando el manifold de las válvulas de cargue o descargue del buque quede en correcta posición con relación a los brazos de cargue y/o manifold del muelle y la escalera de acceso entre tierra y buque esté debidamente posicionada y en forma tal que garantice la seguridad de la operación, la posición será coordinada con el personal de operaciones de SP Dique.

Durante la maniobra solo pueden intervenir los operadores portuarios. La tripulación de cubierta entrega los cabos de amarre a los operarios encargados de llevarlos a las bitas del muelle. Para garantizar un amarre seguro, los cabos de amarre deben estar en buen estado y no mostrar signos evidentes de deterioro. En caso de encontrarse cabos con signos de deterioro, SP Dique puede exigir que sean cambiados antes de autorizar el inicio de las operaciones. Para el amarre se dispondrá de la cantidad

necesaria de cabos de la resistencia requerida para asegurar el buque, teniendo en cuenta el desplazamiento del mismo, así como la necesaria interacción con remolcadores.

En SP Dique la maniobra de amarre y desamarre lo adelantan funcionarios del Operador Portuario que asiste la maniobra de la embarcación que ingresa o zarpa del muelle. Esta actividad es verificada para que cumpla con la normatividad de seguridad industrial que propende por la integridad de trabajadores quienes deben encontrarse entrenados como amarradores, debidamente equipados con ropa y elementos propios para esta labor como el casco, gafas de protección, chalecos salvavidas, guantes, cinturón de esfuerzo y botas con puntera reforzada.

Los tripulantes que adelantan la maniobra a bordo de la embarcación deben encontrarse debidamente certificados y deben emplear los elementos de protección personal correspondientes.

4.7.5. Muellaje

Se entiende como Muellaje el derecho a permanecer amarrado al muelle o abarloado a otra nave. Este servicio se presta de acuerdo con la negociación comercial preestablecida y con el lleno de los requisitos exigidos por parte de la autoridad marítima DIMAR y la Superintendencia de Transporte, y demás autoridades en el ámbito de su competencia y aplica para las naves y todo artefacto naval que requiera atracar y/o operar en SP Dique.

Toda nave de bandera extranjera que arribe a puerto colombiano se regirá de acuerdo con las normas vigentes colombianas y en especial por el Código de Comercio si se trata de regular actividades mercantiles (Artículo 1455 y complementarios) y a las demás normas que le sean aplicables.

4.7.6. Apertura de escotilla

La apertura de tapas o escotillas de bodegas a bordo de las naves que cuenten con las mismas, de acuerdo al tipo de buque y carga, es responsabilidad del Capitán de la nave y de su tripulación. Existe un protocolo interno que debe ser comunicado al personal comprometido en el descargue con la debida anticipación y que requiere cumplimiento de las normas descritas.

Básicamente se debe activar una señal auditiva que avise la próxima apertura. En ese momento todo el personal que se encuentre sobre cubierta despejará la zona cercana a la bodega y se verificará que por ningún motivo alguien se encuentre sobre las tapas a mover. Ningún equipo portuario debe encontrarse en funcionamiento cerca de dicha bodega. Al

término de la apertura se asegurará con el sistema que tenga previsto la nave hacerlo y posteriormente se continúa con las actividades.

En SP Dique no existen bodegas en patios, por tal motivo, el personal de Operaciones Portuarias verificará que en el momento de abrirse una escotilla a bordo de una embarcación en muelle, no se encuentre alguna persona o equipo portuario obstaculizando el espacio requerido para la apertura. De igual forma, es responsabilidad de Operaciones Portuarias analizar el estado del interior de la bodega en caso de existir sospecha de existencia de gases o condiciones inseguras.

4.7.7. Reparaciones menores

SP Dique permite este tipo de servicios dentro de sus instalaciones con previa autorización escrita y visto bueno de la autoridad marítima. En estos casos los servicios pueden ser prestados a las Naves, por Operadores Portuarios autorizados y registrados por la Superintendencia de Transporte e inscritos en SP Dique debiendo el operador cumplir con las normas de seguridad establecidas y los lineamientos descritos en el presente reglamento.

En reparaciones menores será responsabilidad del Operador Portuario si se presentan daños a la instalación portuaria y su personal, a la nave y su personal, la carga, y en general a terceros afectados por los daños que se ocasionen durante o con ocasión a la ejecución de dicha actividad. Así mismo, la autoridad competente determinará las indemnizaciones a favor de los afectados.

4.7.8. Aprovisionamiento

SP Dique permite la realización de aprovisionamientos a las embarcaciones que se encuentren en su muelle previo cumplimiento del procedimiento establecido por parte del Operador Portuario, dentro de las medidas de seguridad estipuladas por el Código Internacional Para la protección de Buques e Instalaciones Portuarias y el sistema BASC.

4.7.9. Recibo y/o suministro de lastre

SP Dique no presta este servicio. En Caso que se requiera adelantar este tipo de operación, tanto el armador y/o propietario de la nave, como el operador portuario que preste los servicios aquí mencionados estarán en la obligación de cumplir con las ordenes que les imparta la autoridad marítima y/o SP Dique en cumplimento de la normatividad vigente en materia de gestión de agua de lastre y sedimentos abordo.

4.7.10. Suministro de combustible

SP Dique no suministra ningún tipo de combustibles para consumo de las motonaves que arriban a la instalación portuaria. Si la nave requiere este tipo de aprovisionamiento, este servicio deberá ser contratado por su agencia marítima con una empresa que cuente con Licencia de Explotación Comercial de DIMAR, y que esté además previamente habilitada por el Ministerio de Minas y Energía, como empresa expendedora de combustibles. Una vez coordinada la entrega, se entrega a través de carro-tanques o barcazas. En todo caso el servicio será supervisado por la Autoridad Marítima – DIMAR a través de la presencia de un Inspector de control de prevención de la contaminación, que será solicitado por el Agente Marítimo.

4.7.11. Servicios de lancha

En caso de encontrarse la Motonave en zona de fondeo, se permite el empleo de lanchas. Sin embargo, este servicio será contratado con empresas que se dedican a esta actividad. SP Dique no presta servicio de lancha entre sus capacidades.

4.7.12. Recepción de basuras - Desechos líquidos y sólidos.

La instalación portuaria no posee facilidades para la recepción de residuos sólidos, mezclas oleosas y aguas sucias de las naves. Para la recepción y disposición final de estos desechos la nave, a través de la Agencia Marítima, coordinará los servicios de las empresas avaladas por la Autoridad Marítima.

La disposición de estos desechos es responsabilidad de las empresas contratadas, situación que es verificada por las autoridades del puerto de Cartagena.

Está rigurosamente prohibido que las naves viertan residuos de cualquier tipo, incluyendo las aguas de desecho o servidas por los sistemas sanitarios de la nave que produzcan cualquier clase de contaminación. Cualquier contravención a lo aquí dispuesto hará acreedor al Capitán de la nave, solidariamente con su Armador y Agente Marítimo a las investigaciones, sanciones y multas que impongan las autoridades marítimas y portuarias competentes, así como a responder por los costos de limpieza en que se incurra por tal motivo, sin que por ello SP Dique este obligada a responder por dichas acciones. No obstante, será obligatorio que el Usuario informe de dichas anomalías a la Oficina de Puerto de SP Dique, la que tendrá un control permanente de este aspecto.

4.7.13. Servicio de vigilancia

SP Dique suministra el servicio de vigilancia a través de terceros contratados y certificados por la Superintendencia de vigilancia a las naves y artefactos navales en la instalación portuaria (muelle) y de manera aleatoria en la dársena de maniobras y zona de fondeo. Toda nave o artefacto naval que arribe a SP Dique deberá mantener de manera permanente, la vigilancia técnica sobe cubierta que garantice la correcta operación de sus equipos y el control de acceso a la nave.

4.7.14. Servicios públicos

4.7.14.1. Suministro de agua potable

SP Dique suministra agua potable cuando es requerido por el Agente marítimo de la nave. La solicitud de servicios debe elaborarse con mínimo 48 horas de anticipación para adelantar la programación debida. El servicio se presta por sistemas de tuberías propios de la Instalación portuaria o por carro – tanque en caso que se requiera.

Las tarifas de cobro se ajustarán a las establecidas y autorizadas de manera por la Superintendencia de Transporte.

4.7.14.2. Electricidad

SP Dique suministra energía de 220 Voltios cuando es requerido por el Agente marítimo de la nave. La solicitud de servicios debe elaborarse con mínimo 48 horas de anticipación para adelantar la programación debida. El servicio se presta a través de mamparas y sistemas propios de la Instalación portuaria.

Las tarifas de cobro se ajustarán a las establecidas y autorizadas de manera por la Superintendencia de Transporte

4.7.15. Fumigaciones

SP Dique adelanta fumigaciones en sus dependencias en cumplimiento a un plan de fumigaciones avalado por la autoridad ambiental de Cartagena. Para embarcaciones que lo soliciten, se autorizará la realización de esta actividad a través de Operadores Portuarios que contratan empresas certificadas.

La empresa que preste el servicio deberá inscribirse en cumplimiento a la normatividad exigida por la Instalación portuaria.

4.7.16. Alquiler de equipos y aparejos

SP Dique alquila equipos necesarios para su operación de acuerdo al tipo de maniobra que se busque adelantar. Todos los equipos deben encontrarse certificados por la ONAC – Organización Nacional de Acreditación de Colombia y los operadores deberán cumplir con la normatividad en lo referente a registro de personas y equipos que ingresan a la Instalación portuaria.

Para embarcaciones que requieran alquilar equipos para su operación, se cumplirá el mismo procedimiento.

4.8. Servicios a la carga

4.8.1. Manipulación y transporte de mercancías

La manipulación de las sustancias líquidas que se manejan en SP Dique obedece a un procedimiento establecido de manera interna en el que se focaliza el esfuerzo en evitar accidentes o contaminación ya sea de la carga, o del medio ambiente que la rodea.

4.8.2. Cargue /Descargue/Transbordo

Todo buque será descargado o cargado de acuerdo con la secuencia respectiva acordada entre el Cargo Loading Master del Operador portuario y el buque. El Loading Master del Operador Portuario, el representante de las Operaciones de SP Dique y los inspectores independientes junto con el primer oficial planifican la operación y acuerdan las condiciones durante la reunión de seguridad.

Una vez se establecen las cantidades de producto y el estado en que se encuentra antes de iniciar la operación, la productividad en la operación portuaria se medirá por el índice de eficiencia que corresponde al máximo número de toneladas manipuladas en condiciones de seguridad técnica y ambiental en el menor tiempo posible. Conseguir el mejor índice de eficiencia debe ser objetivo permanente de los operadores portuarios sin que para lograr los índices de eficiencia, se causen accidentes, alteraciones ni deterioros ambientales, ni de cualquier otra naturaleza.

Los operadores portuarios deben ser conscientes que las metas de eficiencia portuaria dependen de la calidad de los equipos y de su mantenimiento, del personal calificado y de la tecnología que se utilice para la manipulación de la carga y los servicios a las naves. Por lo tanto los equipos que operan dentro de las instalaciones portuarias del Terminal deben hacerlo en óptimas condiciones de operación, seguridad técnica, seguridad ambiental y presentación, las cuales sólo pueden ser

garantizadas cuando éstos son inspeccionados por una compañía certificadora de reconocimiento internacional de equipos marítimos.

4.8.3. Estiba /Desestiba

SP Dique se encuentra habilitada para la recepción de carga a granel en sus patios, razón por la cual toda operación de estiba y desestiba deberá ser adelantada por el Operador Portuario cumpliendo la normatividad exigida en lo que refiere a seguridad industrial y calidad.

4.8.4. Clasificación y toma de muestras

SP Dique permitirá el ingreso del personal que realiza inspección y toma de muestra de la carga con el fin de reconocer la carga, certificar la calidad y cantidad de la misma. Esta actividad es ejecutada a través de una empresa registrada ante la ONAC o clasificadora debidamente avalada por la autoridad correspondiente.

SP Dique permitirá el ingreso de la autoridad nacional cuando así lo considere para la inspección de la carga y el buque.

4.8.5. Reconocimiento o inspección de mercancías

SP Dique adelanta inspecciones a las mercancías de acuerdo a la programación y protocolos que se encuentren establecidos. Se notificará de manera oportuna a los Operadores portuarios y al Capitán de la nave en caso que sea abordo de una embarcación en muelle o en zona de fondeo.

4.8.6. Trimado /Trincado /Tarja

SP Dique se encuentra habilitada para la recepción de carga a granel en sus patios, razón por la cual toda operación de Trimado, Trincado o Tarja deberá ser adelantada por el Operador Portuario cumpliendo la normatividad exigida en lo que refiere a seguridad industrial y calidad.

4.8.7. Manejo y reubicación

Los patios y tanques que maneja SP Dique se encuentran disponibles para reubicaciones o trasiegos que considere necesario para el correcto funcionamiento de la Instalación. La ubicación será notificada y se adelantarán las medidas y pruebas de control que se requieran para la disposición final.

4.8.8. Servicio a los contenedores

SP Dique se encuentra habilitada para la recepción de contenedores en sus patios, razón por la cual toda operación de manejo de este tipo de elementos, con el equipo correspondiente, deberá ser adelantada por el Operador Portuario cumpliendo la normatividad exigida en lo que refiere a seguridad industrial y calidad.

4.8.9. Embalaje y reembalaje

SP Dique se encuentra habilitada para la recepción de carga suelta a granel en sus patios, razón por la cual toda operación de embalaje y desembalaje deberá ser adelantada por el Operador Portuario cumpliendo la normatividad exigida en lo que refiere a seguridad industrial y calidad.

4.8.10. Pesaje /Cubicaje

SP Dique realiza los procedimientos de pesaje y cubicaje con equipos propios debidamente certificados y revisados por las autoridades correspondientes. La báscula de 100 toneladas para camiones, así como los equipos de cubicaje los programa para uso Operaciones Portuarias y la tarifa por empleo de los mismos se acoge a lo estipulado por la Superintendencia de puertos.

4.8.11. Marcación y rotulación

SP Dique se encuentra habilitada para la recepción de carga a granel en sus patios, razón por la cual toda operación de marcado y rotulación deberá ser adelantada por el Operador Portuario cumpliendo la normatividad exigida en lo que refiere a seguridad industrial y calidad.

4.8.12. Almacenaje de mercancías

SP Dique cuenta para almacenamiento con 26.000 Mts2 de patios con una resistencia de 10 Ton/Mt2 en patios y 8 tanques atmosféricos con capacidad de 95.000 barriles de graneles líquidos.

4.8.13. Porteo de la carga

SP Dique se encuentra habilitada para la recepción de carga suelta a granel en sus patios, razón por la cual toda operación de ingreso de mercancía en la puerta de acceso de la Instalación portuaria que requiera este mecanismo de conteo deberá ser adelantada por el Operador Portuario cumpliendo la normatividad exigida en lo que refiere a seguridad industrial y calidad.

4.8.14. Cadena de frío

SP Dique se encuentra habilitada para la recepción de carga en contenedores en sus patios, razón por la cual toda operación que se adelante con contenedores refrigerados deberá ser adelantada por el Operador Portuario cumpliendo la normatividad exigida en lo que refiere a seguridad industrial y calidad en búsqueda de mantener la cadena de frío de la carga allí depositada.

CAPÍTULO V
PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

5.1 Protocolo de maniobras

5.1.1 Aproximación e ingreso al canal de la instalación portuaria

Una vez el buque realiza tránsito por el canal principal de Bocachica, se procede a efectuar viraje a la altura de la boya No 12, con enfilación hacia el área sureste de la bahía. Recorre 2,1 millas aproximadamente, una vez se encuentra a la altura de la isla “Ahorcazorra”, inicia maniobra de aproximación al canal de acceso a la Instalación Portuaria en posición 843176,392E – 1631549,471N, con asistencia requerida de dos (2) remolcadores.

El canal de acceso a la SPDique presenta condiciones de tránsito de una sola vía, sin posibilidades de reviro, con longitud total de 430 m, comprendido en dos tramos principales de 295 m y 135 m respectivamente y con condiciones de viraje, así mismo, presenta un ancho mínimo de 88 m, el canal se encuentra debidamente señalizado con un sistema de boyas laterales (3 boyas verdes – 3 boyas Rojas).

Esta zona se caracteriza por presentarse poco tráfico de embarcaciones de alto bordo y cabotaje, así mismo, la zona se caracteriza por presentar condiciones de aguas protegidas con moderada influencia de las condiciones océano–atmosféricas, sin embargo, en el área adyacente al canal de acceso a la SPDique, se encuentra ubicada la plataforma de atraque offshore de las instalaciones portuarias de Oiltanking S. A, lo cual hace necesario la realización de un análisis de maniobrabilidad con los diferentes tipo de buques que efectuaran operación en dicha Instalación portuaria y la consideración de ciertos parámetros de seguridad.

En la aproximación final al muelle se debe emplear el apoyo de los remolcadores para controlar los movimientos de la embarcación, así como los cabos en tierra que permiten asegurar la motonave y reducir la distancia entre el casco y las defensas.

5.1.2 Maniobra de zarpe y atraque

Las naves atracarán y zarparán en el muelle de tal modo que no causen daño ni averías a las instalaciones, equipos o demás elementos de SP Dique. El protocolo a cumplir se describe de la siguiente manera:

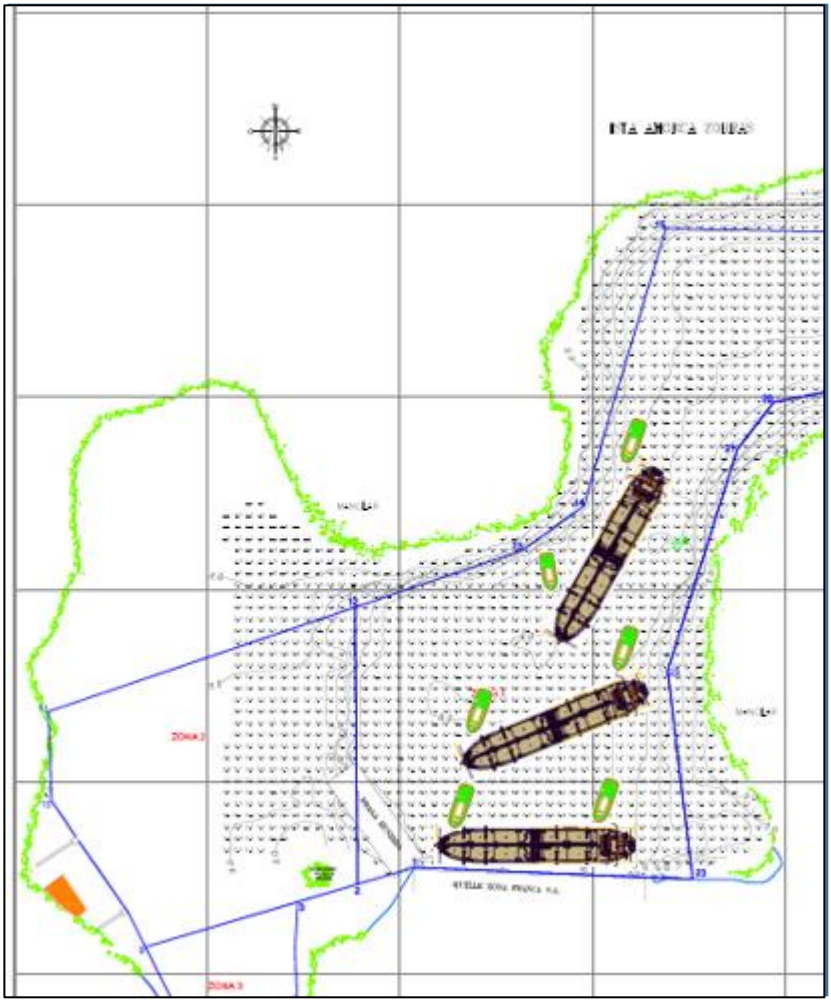
1. El Operador Portuario solicita a SP Dique la programación de maniobra acuerdo planeamiento comercial.
2. SP Dique programa la fecha y hora de maniobra.

3. La Agencia Maritima contrata los servicios de Piloto práctico y remolcador a la hora establecida para adelantar la maniobra
4. La maniobra será ejecutada por el Piloto práctico asesorando al Capitán de la nave.
5. Si las condiciones del tiempo o del mar representaran peligro para la nave, para las instalaciones portuarias o para terceros, el Usuario, el Capitán de la nave y el Agente Marítimo tomarán las medidas y precauciones necesarias, a fin de evitar los daños. Si es necesario por riesgo significativo no se llevara a cabo la maniobra hasta que las condiciones garanticen la mitigación de los riesgos operacionales.
6. Para SP Dique es cotidiano el empleo de barcazas en su muelle o en la zona de fondeo. Los usuarios deben en este tipo de maniobras, incrementar las medidas de seguridad con respecto a los cabos de amarre con la finalidad de evitar que estos artefactos navales se suelten y se produzca una colisión.
7. Los usuarios deben coordinar con los buques y barcazas para soportarse en el instructivo “Amarre Efectivo” de la OCIMF que provee información sobre todos los aspectos de las operaciones de amarre. Además deben cumplir con las recomendaciones contenidas en la publicación “Guía de Equipo de Amarre” de OCIMF. El ISGOTT también contiene información de referencia útil en este tema.
8. Los usuarios deben verificar que en los muelles solo se encuentre el personal autorizado para trabajar como operador portuario o como supervisor de la instalación portuaria.
9. Cuando las defensas de que dispone el muelle resulten insuficientes para la protección, tanto de la nave como del propio muelle, la nave deberá colocar las que precise para tal fin. La falta de estos elementos no se aceptará en ningún caso, como justificante de las averías que puedan producirse. Los usuarios deben verificar que las defensas entre el buque marítimo y la barcaza sean apropiadas, fabricadas y mantenidas de acuerdo con los estándares industriales e internacionales. (ISO 17357)
10. Al término de la maniobra de atraque o antes de iniciar la maniobra de zarpe se debe tener en cuenta la instalación o retiro, acuerdo a la maniobra, de los elementos necesarios para la protección de la nave como escalas, atajaratas, chinguillos protectores y luces.

ATRAQUE

El ingreso al muelle de SP Dique se realiza partiendo del canal de acceso, ubicado en la zona sur oriental de la Bahía de Cartagena, con un ancho de 40 m y profundidad promedio de 8 m, que solo permite el ingreso de una embarcación a la vez, de hasta 20 m de manga apoyada con dos (2) remolcadores de 8 m de manga cada uno, continuando en línea recta unos 320 m, antes de tomar la curva por babor de 60º grados, de allí en adelante

se continua en línea recta 150 metros para atracar en el muelle, ya sea por babor o estribor.



Para el correcto atraque se deben enviar primero a tierra los cabos sprines de proa y popa, y por último los largos para quedar finalmente con tres largos por proa y popa y dos sprines en proa y popa.

Condiciones inadecuadas para el atraque:

Si a juicio de la Oficina de Puerto de SP Dique o de la Autoridad Marítima del Puerto, por razones de limitación de espacio, de profundidad en la línea de atraque, o de seguridad y las condiciones no fueren adecuadas para el atraque de la nave, se notificará al armador para que realice las operaciones en fondeo o en fecha posterior a la asignada, de acuerdo a la nueva situación del puerto.

Demoras en programación de atraques:

La demora en el arribo de una nave no anunciada a la Oficina de Puerto de SP Dique con la antelación suficiente, mínimo de cuarenta y ocho horas (48) horas antes, será causa suficiente e inmediata para la pérdida de la prelación y el turno de atraque establecido, debiendo realizar el Usuario una nueva petición, independiente de los costos que se pudieren generar, si estuvieren así contemplados en el Estatuto Tarifario y sin que esto cause responsabilidad alguna por perjuicios a terceros por parte de SP Dique.

En el evento de una notificación o aviso de demora en forma oportuna, que demuestre un considerable atraso en el arribo de la nave, la Oficina de Puerto, acorde con la programación a seguir, tomará la decisión de mantener la prelación y turno de atraque o modificarla a favor de la siguiente nave.

Variaciones en el atraque:

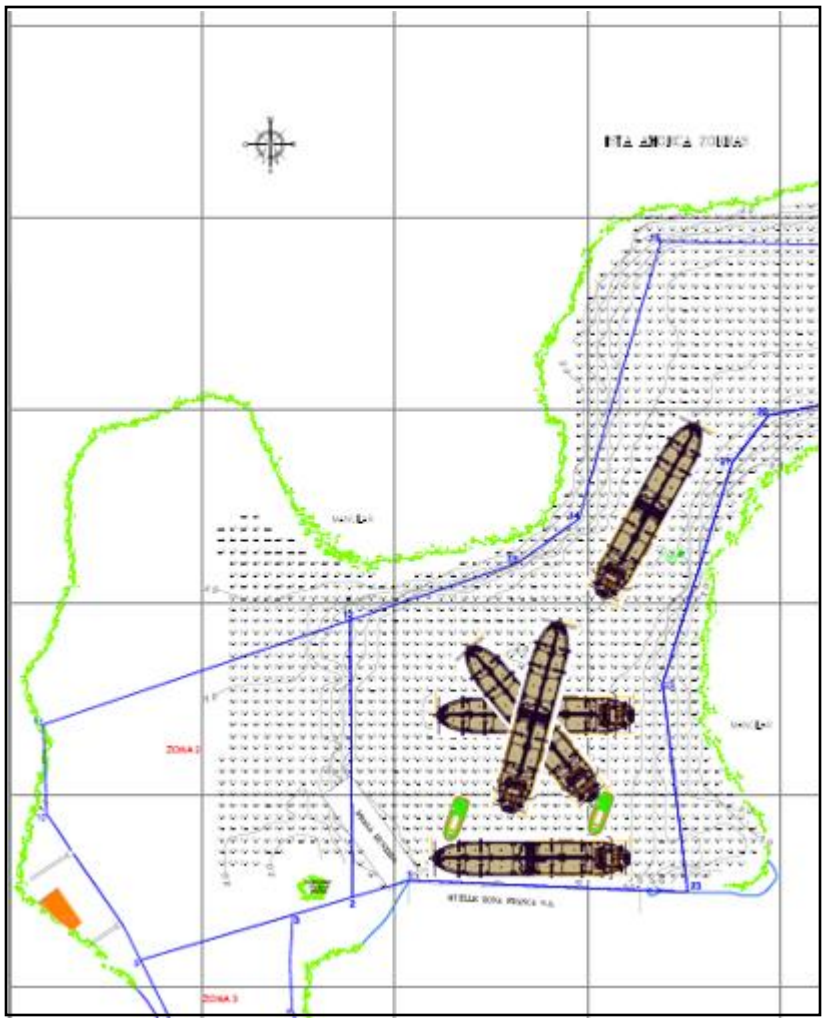
Se procurará que las naves no tengan que salir del Muelle, pero la Oficina de Puerto de SP Dique se reserva el derecho de disponer de tales maniobras, si las considera necesarias para la buena marcha de las actividades y programación de las operaciones, sin que los Usuarios o los agentes marítimos puedan efectuar reclamación alguna por perjuicios o gastos ocasionados.

ZARPE

Para la maniobra de zarpe se debe primero dejar las lineas en amarras sencillas y largas los largos de proa y popa, las últimas líneas que se largan son los sprines, una vez que los remolcadores empiecen a halar con muy despacio, para separar el buque de forma paralela al muelle.

Cuando el buque se encuentre separado del muelle 60 metros, el remolcador de proa se cambia al costado de babor y pasa línea para asegurarse por la proa. Ambos remolcadores empiezan a empujar hasta lograr que la proa del buque quede alineada con el canal navegable.

En estos momentos el buque pone máquina con muy despacio avante para iniciar el tránsito del canal navegable hasta llegar al canal público, conforme la siguiente imagen:



Zarpe cuando se adelantan trabajos extraordinarios en las naves:

Si un Usuario solicita trabajo para una nave en horas extras, en días festivos o en turnos ordinarios en el muelle y este se encuentra ocupado por otra nave de otro Usuario, tendrá prioridad quién lo está ocupando, siempre que ofrezca laborar mínimo el tiempo que el otro Usuario solicitó. En el evento que no sea aceptada la opción de trabajo, el ocupante deberá desatracar la nave, para que el Solicitante proceda al atraque y a realizar dicho trabajo.

Si se tratare de una operación especial a realizar, a criterio de la Oficina de Puerto de SP Dique podrá solicitarse el desatraque de la nave que ocupa el Muelle en las condiciones y horarios citados anteriormente o fuera de ellos. Al darle opción a otro Usuario para el atraque de nave y posteriormente no pudiera realizarlo por cualquier causa, perderá toda

opción de volver a solicitar dicho servicio y deberá esperar el turno que originalmente se solicitó.

Zarpe de naves que no efectúen cargue o descargue:

Mientras que no haya espacio disponible y existan turnos de atraque pendientes, las naves no podrán permanecer atracadas en el Muelle, si no están realizando labores de cargue o descargue, es decir si ya finalizaron sus labores programadas.

Toda nave deberá dejar libre el Muelle, acorde a lo anterior, en un plazo no superior a dos (2) horas después de finalizadas las operaciones o de acuerdo a lo ordenado por la Oficina de Puerto de SP Dique.

En caso de que una embarcación requiera permanecer atracada en el Muelle por motivos o razones justificativas, el Usuario deberá sustentarlo por escrito, con suficiente antelación (mínimo 2 horas antes) a la Oficina de Puerto para que se le autorice, si las necesidades y programación lo permiten. Por lo anterior toda nave deberá mantener en orden de navegabilidad sus máquinas, los elementos auxiliares y la tripulación indispensable para ello, y de tales medidas deberá responder el Usuario que la represente o que solicitó el servicio.

5.1.3 Maniobra de amarre

La maniobra se realizará con participación de tripulantes a bordo de la embarcación dirigidos por quien esté a cargo de la maniobra, sea el Capitán o el Piloto Práctico. Serán empleados cabos de amarre certificados que soporten las fuerzas para sujetar la embarcación a tierra. En la Instalación Portuaria los cabos serán recibidos y ubicados por funcionarios de operaciones o los amarradores de la empresa de practicaje contratada quienes cumplirán las instrucciones recibidas por quien hace la maniobra.

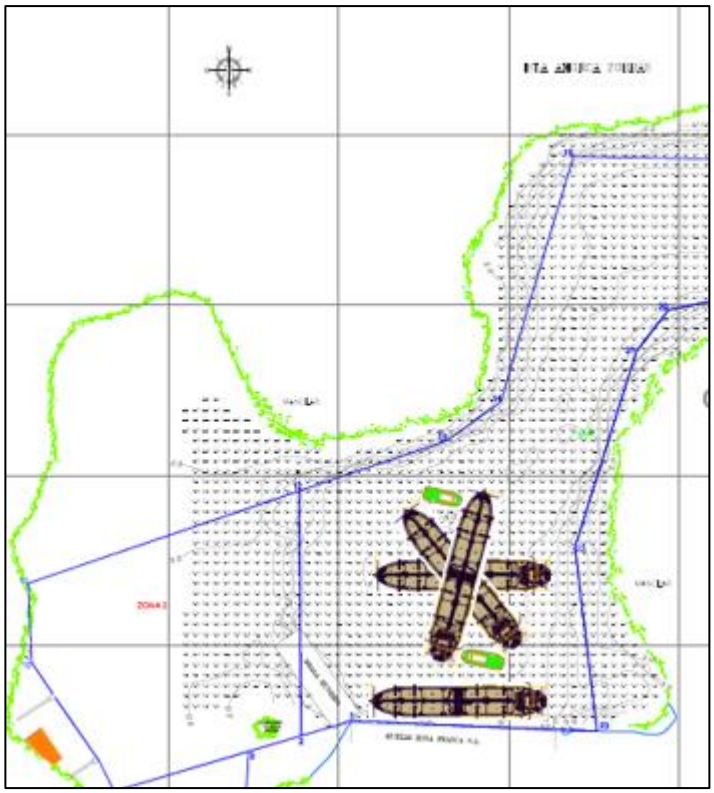
Debido a las características físicas del muelle, la maniobra se adelanta exclusivamente para una embarcación, motivo por el cual en el momento del zarpe o atraque, se cuenta con toda la disponibilidad de funcionarios para adelantarla de manera segura.

5.1.4 Maniobra de reviro

Se entiende por maniobra de reviro, la acción de ubicar la nave o artefacto naval en sentido contrario al que se tenía inicialmente. Puede requerirse en el momento de atracar, o para facilitar el zarpe al término de la operación, o durante el cargue o descargue por alguna circunstancia operativa de SP Dique.

En caso de requerirse adelantar maniobra de reviro o marcha atrás, es responsabilidad del Capitán de la Nave, con asesoría del Piloto Práctico desarrollar dicha maniobra emitiendo las instrucciones pertinentes al personal en línea de amarre y a otras embarcaciones que se encuentren en la zona que puedan verse comprometidas.

SP Dique es responsable de mantener la zona de maniobra frente a su muelle con la profundidad reportada ante la autoridad marítima, así como el verificar que el Operador Portuario contrate los servicios de personal calificado para apoyar este tipo de maniobras marineras que de ser adelantadas de manera irregular puede generar daños a naves o al muelle con las consecuencias económicas correspondientes



La maniobra de reviro siempre se efectúa con el apoyo de dos remolcadores y a una distancia de 60 metros del muelle. La maniobra se debe efectuar con muy poca potencia de los remolcadores para garantizar que no haya una velocidad alta de giro que dificulte para la viada de la proa o de la popa por acción de la inercia.

5.1.5 Maniobra de fondeo

Las embarcaciones que consideren necesario permanecer en zona de fondeo,en espera de turno para ingresar a la instalación portuaria de SP Dique, adelantarán la maniobra de fondeo con asistencia de Piloto Práctico siguiendo el procedimiento interno que se tenga estipulado abordo, de acuerdo al tipo de embarcación y el tamaño de la misma.

En la zona de fondeo existen normas internacionales para ubicación en la que se requiere tomar las medidas necesarias para evitar que se presenten abordajes entre embarcaciones durante los movimientos por borneo que son normales.

5.2 Protocolo de seguridad en operaciones en las líneas de amarre

La zona de muelle en donde se aseguran las embarcaciones que hacen uso de la Instalación Portuaria SP Dique es responsabilidad de oficina de puerto, por tal motivo la seguridad en esta zona hace parte de la competencia de seguridad industrial porque compromete la integridad de trabajadores quienes deben encontrarse entrenados como amarradores, debidamente equipados con vestuario y EPP propios para esta labor como el casco, gafas de protección, guantes, cinturón de esfuerzo y botas con puntera reforzada.

Hace parte de las medidas de seguridad el planeamiento y desarrollo de la maniobra de forma organizada por parte del encargado de la misma, evitando ordenar movimientos equivocados que comprometan esfuerzo adicional o que tal vez en determinado momento genere contraórdenes.

5.3 Protocolo de zarpe de emergencia

En SP Dique el zarpe de emergencia cumple los mismos requerimientos que un zarpe programado como se encuentra detallado en el numeral 5.2.3.

Los zarpes de emergencia requieren que la embarcación se retire del muelle y de la zona de maniobra debido a la cercanía que existe con una isla de manglar que impide a la motonave alejarse como medida de seguridad en búsqueda de protegerse de un peligro.

En el momento de presentarse una emergencia en SP Dique que pueda considerarse afecte a la embarcación que se encuentre en muelle, oficina de puerto efectuará las coordinaciones necesarias para que se realice maniobra de zarpe debidamente asistida por remolcadores y en lo posible piloto práctico que retiren la embarcación de la zona de influencia. En caso de que esto no sea posible, el capitán de la nave debe coordinar con

personal de apoyo de la instalación portuaria, para largar las líneas de amarre, dejando en última instancia los esprines de proa y popa que pueden servir de pivote.

Para hacer el zarpe de emergencia se debe utilizar la hélice trasversal de proa (bow trusther) y todo el timón a la banda contraria de atraque para abrir la popa cuando sea necesario.

5.4 Protocolo sobre control del tránsito en el canal de navegación

El canal de navegación es responsabilidad de la autoridad marítima en la Bahía de Cartagena. Para el control del tráfico de embarcaciones por ese espacio se tiene dispuesto que sea realizado por la Estación Control San José, por medio de un sistema de monitoreo y comunicaciones por VHF.

Es responsabilidad del Capitán de la nave o del Piloto práctico que se entra o sale de la Instalación SP Dique, establecer comunicaciones con la Estación Control San José y cumplir con las indicaciones que se emitan al respecto. De igual forma, el responsable de la maniobra establecerá contacto radial con otras embarcaciones que transiten por el canal de manera simultánea a fin de dar cumplimiento al Reglamento para prevenir abordajes

5.5 Protocolo para apertura de bodegas

La apertura de bodegas a bordo de las naves es responsabilidad del Capitán de la nave y de su tripulación. Existe un protocolo interno que debe ser comunicado al personal comprometido en el descargue con la debida anticipación y que requiere cumplimiento.

Básicamente se debe activar una señal auditiva que avise la próxima apertura. En ese momento todo el personal que se encuentre sobre cubierta despejará la zona cercana a la bodega y se verificará que por ningún motivo alguien se encuentre sobre las tapas a mover. Ningún equipo portuario debe encontrarse en funcionamiento cerca de dicha bodega. Al término de la apertura se asegurará con el sistema que tenga previsto la nave hacerlo y posteriormente se continúa con las actividades.

En lo referente a bodegas de SP Dique la oficina de puerto verificará que en el momento de abrirse una puerta no se encuentre alguna persona o equipo portuario obstaculizando el espacio requerido para la apertura. De igual forma, es responsabilidad de Operaciones Portuarias analizar el estado del interior de la bodega en caso de existir sospecha de existencia de gases o condiciones inseguras

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

Al designar atraque a una nave o durante el desarrollo de las operaciones, la Oficina de Puerto de SP Dique podrá fijar el rendimiento mínimo que se debe obtener en las operaciones, en atención a las características de la nave, clase de mercancías, uso del muelle y sus instalaciones y de acuerdo con ellos puede fijar el plazo en que debe quedar finalizado el servicio por parte del Usuario.

Al momento de la visita por parte de las Autoridades a las naves, la Oficina de Puerto de SP Dique podrá asistir para discutir aspectos operacionales y del servicio y podrá fijar su posición respecto al equipo utilizado, a fin de que el Usuario optimice el rendimiento en beneficio de las partes.

El incumplimiento de las ratas de cargue o descargue facultará a la Oficina de Puerto de SP Dique para ordenar el desatraque de la nave y su fondeo, oficiando de ello a la Superintendencia de Transporte y a la Capitanía de Puerto, a fin de permitir que otras naves puedan efectuar sus operaciones en el muelle; todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades que se pudieran exigir derivadas de este atraso, tanto a la nave como al Usuario.

Se perderá el derecho a muelle y ordenará el desatraque de una nave en los siguientes casos:

1. Por cambio en el nivel de protección del puerto.
2. Por incremento significativo en alguna amenaza contra la protección marítima.
3. Cuando se constate bajo rendimiento, imputable a las condiciones mismas de la nave, deficiencia del operador portuario y condiciones de los cargamentos que no garanticen la óptima utilización del muelle
4. Cuando las autoridades sanitarias lo consideren
5. Por falta de espacio en las áreas de almacenamiento programadas para el recibo de los cargamentos; en este caso los costos en que se incurra serán por cuenta de la SP Dique
6. Por falta de disponibilidad vehicular que garantice labores continuas en operaciones directas o de evacuación inmediata
7. Por falta o deficiencia en los equipos especificados.

Cuando no exista en el puerto suficiente mercancía de exportación legalizada que garantice la continuidad de las operaciones de una embarcación, ésta se desplazará a zona de fondeo, si las necesidades del puerto así lo requieren, hasta tanto se solucione la situación, recuperando su prioridad para el atraque.

5.7 Protocolo de evacuación directa de cargas

La evacuación directa de cargas en SP Dique se realiza por disposición de la Oficina del Puerto de acuerdo con análisis de riesgos. Puede darse retirando la barcaza con granel líquido o carro-tanques que retiren la mayor cantidad posible. El sistema de bombeo se puede usar para evacuación de granel líquido acuerdo programación.

La carga será ubicada en zonas aledañas mientras la Oficina del puerto analiza la situación y se reestablece el funcionamiento de la Instalación Portuaria.

5.8 Protocolo para la Inspección simultánea de mercancías

La inspección de mercancías hace parte de las medidas de seguridad incluidas en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria. Todo el personal y equipo necesario para inspeccionar la carga en equipos rodantes o flotantes será asignado por la Oficina del Puerto.

Cuando se presenta programación de operaciones simultáneas y ello conlleva a inspeccionar carga de manera simultánea, la Oficina del puerto emitirá las instrucciones correspondientes y asignará el personal que la adelante con su respectivo equipo. Los resultados de la misma se registrarán en los formatos respectivos sin tener que afectarse la seguridad.

5.9 Protocolos de inspección intrusiva y no-intrusiva de carga

La inspección de mercancía que se adelanta en SP Dique es de carácter intrusivo, considerando que para adelantarla se hace necesario la inspección física o toma de muestras para el granel líquido. La implementación de equipos electrónicos que realicen inspección de manera no intrusiva está proyectado como modernización de la Instalación portuaria a mediano plazo.

La carga puede ser verificada al ingreso a la instalación portuaria o durante cualquier momento, previa coordinación entre la Oficina del puerto y el operador Portuario, responsable de la misma. Esta inspección se hará de manera profesional, sin causar averías y evitando se presenten novedades durante o posterior a la inspección. Los resultados de la inspección se registrarán en el formato de control establecido por el Sistema de Gestión en SP Dique.

5.10 Protocolo para el descargue con lluvia

Cuando se presente lluvia en el momento de cargue o descargue, SP Dique podrá determinar la continuación o suspensión de operaciones acorde al

riesgo de afectación a la carga que se pueda presentar. Esta suspensión se dará mientras las condiciones adversas así lo ameriten, buscando siempre la seguridad y conservación de la carga.

5.11 Protocolo de almacenamiento descubierto

SP Dique cuenta con 26.000 m^2 de patios y resistencia de 10 toneladas por m^2 para almacenamiento descubierto en los cuales ingresa la mercancía que se haya acordado entre la Instalación Portuaria y el operador Portuario.

Para el almacenamiento se utilizarán equipos debidamente certificados y se dará cumplimiento a normas de estiba que preserven la integridad de la carga. La salida de dicha carga se hará acuerdo requerimiento y programación anticipada. La Oficina del Puerto es la responsable por brindar la seguridad debida a la carga dispuesta en patios descubiertos.

5.12 Protocolo de operaciones en fondeo

La instalación portuaria no efectúa operaciones de cargue o descargue de mercancías en zona de fondeo. Todas las operaciones portuarias se hacen con el buque debidamente asegurado por líneas al terminal marítimo.

5.13 Protocolo para la entrega de la carga

La entrega de la carga por parte de SP Dique deberá cumplir con el siguiente procedimiento:

1. La entrega se hará en las mismas condiciones que fue recibida, previo cumplimiento de requisitos legales para importación, exportación y cabotaje.
2. El Operador Portuario cancelará las facturas generadas por los servicios prestados, así como el cumplimiento de los requisitos exigidos por SP Dique, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN y demás autoridades competentes.
3. La carga que se encuentre en tránsito Internacional o hacia otra terminal, se entregan al Agente Marítimo o a su representante.
4. En caso de requerirse evacuar de inmediato la carga, el Operador Portuario deberá garantizar el flujo de vehículos suficiente que permita la operación.
5. Cuando la carga tenga algún tipo de daño, se elaborará un acta detallando las averías y posibles causas. En esta elaboración participará SP Dique a través de la Oficina del Puerto y el Operador Portuario.
6. Reclamos que se presenten al recibir la carga, deberá ser presentada queja por parte del Operador Portuario ante la Oficina del puerto de SP Dique, la cual dará respuesta a la mayor brevedad.

5.14 Protocolo para el manejo de cargas objetables o contaminadas

Para SP Dique carga objetable en granel líquido se refiere a contaminación o por el incumplimiento de la calidad del mismo. Esta condición será determinada por laboratorio prestador del servicio contratado por la Oficina del Puerto, el cual avala las condiciones del líquido, para que cumpla con lo descrito en documentos.

En estas circunstancias la carga debe ser retirada de la Instalación Portuaria empleando barcazas o carro-tanques hacia el sitio determinado por la Oficina del Puerto o devuelto al proveedor.

En caso de otro tipo de cargas, se consideran objetables cuando presentan condiciones diferentes a lo descrito en los documentos legales, o cuando han sido contaminadas con elementos extraños. Para esta situación la oficina del puerto cuenta con el Plan de Protección de la Instalación Portuaria, el cual contempla acciones a tomar cuando se detectan peligros para la integridad de la Instalación ubicados en las cargas recibidas o almacenadas.

Las cargas objetables pueden requerir la presencia de organismos de seguridad, para lo cual SP Dique coordinará con quien se considere necesario.

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

Toda carga que sea recibida por SP Dique cumplirá el protocolo estipulado por la compañía para el trámite de la misma, acuerdo la operación portuaria que se requiera. El traslado a otro puerto o a otra embarcación es otra operación que requiere el mismo procedimiento, recibir la carga, verificar sus condiciones y hacer entrega inmediata verificando que continúe con las mismas características. Se estaría eliminando el proceso de almacenamiento si el movimiento es inmediato.

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

Toda actividad subacuática que se adelante en el muelle de SP Dique debe ser adelantada por una empresa prestadora de servicios de este tipo, cumpliendo las medidas de seguridad requeridas y utilizando los equipos adecuados debidamente certificados.

En el caso de caída de elementos al agua que se considere importante o necesario recuperar, la Oficina del Puerto coordinará en conjunto con el Operador Portuario la presencia de esta empresa prestadora de servicios y

programará lo pertinente a medidas de seguridad, movimientos de embarcaciones y demás para cumplir con el objetivo contratado.

5.17 Protocolo para evitar la presencia de animales

SP Dique se encuentra ubicada en la Bahía de Cartagena hacia el Sur Este de la misma, muy cerca del Canal del Dique, con presencia de mangle, debido a que su zona de maniobra frente al muelle fue diseñada buscando mantener el ecosistema permanente en la zona. Debido a esta circunstancia, es normal la aparición de animales en las instalaciones del muelle, así como en el mangle cercano al mismo.

Ante esta situación, se tiene considerado que al momento de avistar una especie como reptil, anfibio, abejas o avispas o similares se proceda de la siguiente manera:

1. No se acerque al animal.
2. Reporte a seguridad de SP Dique la ubicación.
3. El personal de SP Dique dará cumplimiento a lo estipulado por la autoridad ambiental en las capacitaciones recibidas.
4. No se permite atacar al animal.

Para el caso de especies domésticas, SP Dique permitirá el acceso de animales de acuerdo con solicitud y estudio previo. Para evitar el ingreso de animales sin dueño, el personal de vigilancia extremará las medidas de control en los accesos y si se llega a dar la presencia de alguno en las instalaciones, se cumplirá con lo dispuesto por la autoridad ambiental.

5.18 Protocolo de operación de equipos

El acceso, circulación y operación de equipos en SP Dique debe cumplir los siguientes requisitos:

1. Deberán encontrarse identificados o rotulados con el nombre de la empresa a la cual pertenecen, así como el número de control que se maneja en la Instalación Portuaria.
2. Deberá encontrarse inspeccionado y certificado por una casa clasificadora con un lapso no mayor a un año. Esta inspección es responsabilidad del propietario y del Operador Portuario que lo ingresa a la Instalación Portuaria.
3. El personal que los opera deberá encontrarse calificado y certificado, garantizando así la operación segura de los equipos.

Equipo que no cumpla con los requisitos mencionados no tendrá autorización de ingresar o de operar si ya lo ha hecho, debiéndose retirar de las instalaciones de SP Dique.

5.19 Protocolo de control de ingreso y salida de personas

La Oficina de Puerto de SP Dique concede las autorizaciones para el acceso de personas que vayan a intervenir en la ejecución de operaciones de cargue y descargue en general y conservación de obras e instalaciones. Estas autorizaciones se otorgarán sin perjuicio de las atribuciones que competen a la Gerencia General de SP Dique y en estrecha coordinación con el esquema de protección integral de la instalación Portuaria.

Toda persona natural o jurídica que requiera los servicios de la Instalación Portuaria, deberá solicitar el servicio con 24 horas de anticipación a la Gerencia General, Oficina del Puerto, o correos corporativos. Recibida la oferta de servicios de SP Dique la empresa deberá confirmar la aceptación de la misma y proceder a enviar toda la información de equipos, personal, vehículos y demás elementos asociados a la operación.

Queda limitado el acceso a las áreas restringidas de la IP, establecidas como tal, en el plan de protección de la Instalación Portuaria. Las personas y vehículos que ingresan a ellas deberán cumplir con los procedimientos establecidos para tal fin y obedecerá únicamente al cumplimiento de sus funciones o servicios. Corresponde a la Oficina de Puerto con el Oficial de Protección o sus delegados coordinar las autorizaciones para los tripulantes y demás personas que vayan a subir o bajar de a bordo de las naves, una vez reúnan los requisitos de las Autoridades competentes en la materia. El control de ingreso de la nave atracada, debe ser apoyado por el esquema de protección de SP Dique.

El personal, funcionario o no, que dependa de otras Autoridades competentes será dotado de la respectiva documentación por los Jefes de sus Entidades, debiendo exhibirla ante los vigilantes o los representantes así designados por SP Dique cuando sea requerido para ello.

Todas las personas deberán cumplir las normas de Seguridad Industrial y General que sean adoptadas por SP Dique S.A.

5.20 Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos

Las autorizaciones para vehículos de carga y particulares que vayan a intervenir en la ejecución de operaciones de cargue y descargue en general, así como en la conservación de obras e instalaciones, se les otorgarán sin perjuicio de las atribuciones que competen a la Gerencia General de SP Dique y en estrecha coordinación con el esquema de protección integral de la instalación Portuaria.

Los vehículos deberán cumplir con las normas de tránsito y transporte respecto a peso de la carga por ejes, presión de inflado de las llantas,

estado del vehículo, tubos de escape en buen estado y los sistemas de descarga estarán en perfecto estado conforme lo establece las buenas prácticas y esquemas de Seguridad Industrial.

Se prohíbe la circulación de vehículos ligeros (automóviles, motos, etc.) por las zonas de cargue o descargue y por el área del muelle.

Se prohíbe igualmente transitar a velocidades mayores a 30 Km./hora en la Zona Portuaria y vías de acceso hacia y desde esas zonas, así como la circulación de vehículos ligeros (automóviles, motos, etc.) por las zonas de cargue o descargue y por el área del muelle. Los conductores y sus pasajeros (si los hubiere) deberán hacer uso del cinturón de seguridad y guardar las normas de seguridad establecidas.

No está permitido el tránsito de vehículos con llantas de madera, metálicas o que puedan causar daños a los pisos, pavimentos, asfaltos o adoquinados; en caso de hacer caso omiso de esta norma, el Usuario responsable deberá responder económicamente y con el cumplimiento de la sanción pertinente por el daño causado.

Los conductores al cruzar las vías o detenerse sobre ellas para tomar o dejar cualquier clase de carga o pasajeros, lo podrán hacer únicamente en las zonas demarcadas para ello y con la disposición de retirar el vehículo tan pronto sea necesario.

Los vehículos deberán cumplir con las normas de tránsito y transporte respecto a peso de la carga por ejes, presión de inflado de las llantas, estado del vehículo, tubos de escape en buen estado y los sistemas de descarga estarán en perfecto estado conforme lo establece las buenas prácticas y esquemas de Seguridad Industrial.

5.21 Protocolo de control de ingreso y salida de maquinaria y equipos portuarios

Los equipos y maquinaria portuaria que ingresen a las Instalaciones de SP Dique deberán cumplir el procedimiento establecido por el plan de Protección de la Instalación portuaria, dentro de la normatividad PBIP. De igual forma, se deberán presentar las certificaciones de cada uno de los equipos y evidenciar el entrenamiento con que cuentan los operadores.

Los Operadores Portuarios serán los responsables por exigir estos requerimientos de manera previa para que al ingreso a la Instalación portuaria se cumpla con lo estipulado sin demoras que conlleven a sobre costos.

5.22 Protocolos para manejo de carga

5.22.1 Protocolo de entrada y recibo de carga

El Usuario que manipule mercancías cuya naturaleza requiera de precauciones especiales tanto por lo que ellas afectan, como por la influencia que puedan tener en otras ubicadas en áreas cercanas, tomarán las medidas para evitar averías o daños a las personas, elementos, pisos y al medio ambiente, especialmente en el caso de las mercancías que por su naturaleza producen exudaciones o derrames y aquellos productos químicos que puedan ser afectados por los cambios de temperaturas causando su derrame o inflamación. Será de total responsabilidad del Usuario tomar las medidas conducentes a evitar accidentes respecto a este tipo de cargas. La Oficina de Puerto hará cumplir los requerimientos respecto a estos tipos de mercancías y sus formas de reempaque y manipuleo.

Las mercancías o elementos que estén depositados o en tránsito en las instalaciones de la Zona Franca de Cartagena, que se encuentren con embargos u órdenes de aprehensión por parte de los tribunales de Justicia o la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) y cualquier otra autoridad competente, están sujetas a las mismas reglas y normas que las demás, en cuanto a sus pagos y derechos se refiere, sin perjuicio de ser trasladadas al lugar que disponga la Oficina de Puerto de SP Dique y previa anuencia de la Autoridad competente a fin de cumplir la orden y su vigilancia.

Las mercancías y elementos de cualquier clase abandonadas por sus dueños en las diferentes áreas de servicio o aquellas que adeuden derechos o que llegare a ser notoriamente superior su valor en venta, serán retenidas a órdenes de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales acorde con las regulaciones vigentes sobre la materia, pero deberán responder por los dineros adeudados a SP Dique por derechos y servicios.

5.22.2 Protocolo de almacenamiento de carga

El almacenamiento de carga se adelantará en los tanques dispuestos para líquidos y en los patios que se determinen para ello. Para productos GLP los tanques de almacenamiento se encuentran fuera del muelle, alimentados por tuberías de 8 pulgadas. Todas las medidas de seguridad estipuladas para el almacenamiento de hidrocarburos y sustancias peligrosas serán responsabilidad de SP Dique para lo cual se cuenta con funcionarios entrenados y certificados para ello.

Se tiene entre las medidas de seguridad el prohibir arrastrar piezas, elementos o palancas, maderas y todo cuanto cause desperfectos en los afirmados, pisos, muelle, vías internas o a las instalaciones de SP Dique, así como descargar en ellos materiales o piezas que puedan dañarlos, sin tomar las medidas necesarias para evitarlo.

5.22.3 Protocolo de entrega y salida de carga

La entrega de carga por parte de SP Dique deberá cumplir con el siguiente procedimiento:

1. La entrega se hará en las mismas condiciones que fue recibida, previo cumplimiento de requisitos legales para importación, exportación y cabotaje.
2. El Operador Portuario cancelará las facturas generadas por los servicios prestados, así como el cumplimiento de los requisitos exigidos por SP Dique, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN y demás autoridades competentes.
3. La carga que se encuentre en tránsito Internacional o hacia otra terminal, se entregan al Agente Marítimo o a su representante.
4. En caso de requerirse evacuar de inmediato la carga, el Operador Portuario deberá garantizar el flujo de vehículos suficiente que permita la operación.
5. Cuando la carga tenga algún tipo de daño, se elaborará un acta detallando las averías y posibles causas. En esta elaboración participará SP Dique a través de la Oficina del Puerto y el Operador Portuario.
6. Reclamos que se presenten al recibir la carga, deberá ser presentada queja por parte del Operador Portuario ante la Oficina del puerto de SP Dique, la cual dará respuesta a la mayor brevedad.

A todas las mercancías se le deberá dar registro de Ingreso o Salida de/a Zona Franca, o Zona Aduanera habilitada, otra Zona Franca, o Traslado a Depósito habilitado, o similares en las formas establecidas y con los requisitos de Ley.

Es obligación por parte de los Usuarios, inmediatamente termine el levante de las mercancías, dejar la superficie antes ocupada en perfectas condiciones y de limpieza, pudiendo la Oficina de Puerto de SP Dique exigir su cumplimiento sin detrimento de las sanciones a que hubiese lugar.

Todo retiro o levantamiento de mercancías y elementos deberá tener su documentación en regla y con el visto bueno de SP Dique y del Usuario responsable, cumpliendo con lo dispuesto por la Dirección de Impuestos y

Aduanas Nacionales (DIAN), con los procedimientos de la Oficina de Puerto y las demás que las normas fijen.

El descargue de mercancías de naves en peligro, por razones de estiba o corrimientos de la carga, se efectuará en los puntos que la Oficina de Puerto fije y las operaciones de reembarque se harán en el menor plazo posible, debiendo en caso de demora y cualquiera que sea la causa, pagar las tarifas fijadas para el efecto por SP Dique, de acuerdo con las determinaciones de la Oficina de Puerto.

Las mercancías averiadas descargadas que no vayan a ser reembarcadas o despachadas inmediatamente, se depositarán en los lugares apartados del muelle indicados por la Oficina de Puerto de SP Dique, mientras se reparan para ser trasladadas a los sitios en arriendo, contrato o concesión del Usuario y siempre que se haya aportado la documentación requerida en cumplimiento de las leyes y normas aduaneras vigentes.

5.23 Protocolos para el manejo de mercancías peligrosas – Código IMDG

5.23.1 Gas Licuado de Petróleo

La Sociedad Portuaria del Dique S.A. se encuentra habilitada para adelantar operaciones de cargue y descargue de este tipo de sustancias, la cual consiste en una mezcla de gases propanos y butanos que deben ser enfriados para que adquieran la condición líquida y puedan ser transportado por las tuberías de 8 pulgadas disponibles. Por ser de carácter inflamable, requiere manejo especial y condiciones de seguridad extremas que se encuentran reguladas por la normatividad internacional.

La operación se adelanta de manera similar a las de hidrocarburos líquidos. Se efectúa un planeamiento previo en el que participa la instalación portuaria a través de la Oficina de Puerto, el Operador Portuario, el Capitán de la nave y el Director de la planta de almacenamiento.

La operación de descargue es dirigida por el Cargo Loading Master del operador portuario, quien verifica procedimientos previos, durante y posteriores a la operación de cargue o de descargue según aplique. Para ello se debe cumplir con lo dispuesto en el ISGOTT, que regula las medidas de seguridad en operaciones buque – terminal.

Efectos potenciales para la salud

Inhalación: A bajas concentraciones puede causar sed y opresión en el pecho. A concentraciones más altas puede causar inflamación del tracto respiratorio y asfixia. Los síntomas pueden incluir respiración rápida, fatiga,

descoordinación, somnolencia, confusión mental, shock, inconsciencia y convulsiones.
Ingestión: El líquido puede causar náuseas, vómito, congelamiento de la boca y garganta.
Piel: El líquido puede causar quemaduras por congelación.
Ojos: El gas produce irritación. Al contacto con el líquido puede presentar irritación, enrojecimiento y quemaduras.

Medidas de Primeros Auxilios

Inhalación: Trasladar al aire fresco. Si no respira, administrar respiración artificial. Si respira con dificultad, suministrar oxígeno. Mantener la víctima abrigada y en reposo.
Ingestión: Buscar atención médica inmediatamente y no inducir al vómito.
Piel: Retirar la ropa y calzado contaminados. Lavar la zona afectada con abundante agua y jabón, mínimo durante 15 minutos. Si la irritación persiste repetir el lavado. Buscar atención médica. Se ha ocurrido congelación buscar atención médica inmediatamente, no retirar la ropa ni lavar el área afectada con agua.
Ojos: Lavar con abundante agua, mínimo durante 15 minutos. Levantar y separar los párpados para asegurar la remoción del químico. Si la irritación persiste repetir el lavado. Buscar atención médica.

5.23.2 Mercancías IMDG

Cuando el Usuario haya de utilizar los servicios portuarios para mercancías claramente clasificadas como inflamables, explosivas o nocivas y que revistan carácter peligroso, sin contravenir el Decreto 2685 de 1999 – Art. 394, lo harán saber así a la Oficina de Puerto de SP Dique facilitando la información necesaria especialmente la proveniente del fabricante, además de los permisos que se requieran de las autoridades competentes, las cuales determinarán la forma adecuada de cargue y/o descargue.

Estará condicionado el cargue y/o descargue con evacuación inmediata para estas mercancías por parte de la Oficina de Puerto de SP Dique, al igual que la determinación para el cargue o descargue por el muelle y las precauciones a tomar por parte del Usuario con respecto a las personas, a las embarcaciones, equipos y vehículos.

En el caso de las Mercancías determinadas por las autoridades como precursores, estas no se podrán cargar y/o descargar en las instalaciones de SP Dique, salvo con los permisos de las autoridades competentes y aun así, bajo la total responsabilidad del Usuario que solicite el servicio, acorde con lo contemplado en el Decreto 2272 de 1991 y el código IMDG.

Todas las mercancías deberán cumplir con las normas de seguridad en cuanto a empaques, transporte, cargue, descargue, etiquetas, manejos y demás disposiciones vigentes y complementarias de acuerdo con el Código Marítimo de Mercancías Peligrosas de la OMI y autoridades competentes y el Usuario deberá velar y responder por que estas se cumplan.

Para el caso que se de autorización de cargue y/o descargue de ese tipo de mercancías por el muelle, se cumplirán los siguientes requisitos:

1. Mientras se realizan las operaciones de cargue o descargue se limitará la libre circulación de público, para lo cual el Usuario de Servicios que efectúe la operación establecerá la vigilancia adecuada y colocará banderas y señalización correspondiente, indicando la prohibición del acceso.
2. No se permitirá el cargue o descargue de mercancías de diferentes tipos (explosivas, inflamables, etc.) en forma simultánea, que puedan causar situaciones de alta peligrosidad.
3. El cargue o descargue de mercancías inflamables, corrosivas o venenosas se efectuará, de ser posible, directamente entre la nave y los vehículos de transporte o viceversa, los que no podrán permanecer cargados en el muelle, es decir que no podrán pernoctar o estar por muchas horas cargados en el área de la Sociedad Portuaria del Dique S.A. debiendo marcharse o llegar al sitio indicado para su cargue o descargue desde o hacia el buque o embarcación. Cuando sea necesario depositar las mercancías sobre el muelle para el cargue o descargue, no podrán permanecer sobre él más del tiempo estrictamente necesario y preciso para su embarque a la nave o al medio de transporte.
4. Durante las operaciones se cumplirán todas las normas de seguridad industrial y general, tanto para las personas como para los equipos y elementos a utilizar. La Oficina de Puerto de SP Dique podrá exigir la presencia, durante las operaciones o el tiempo que esta indique, de un equipo de extinción de incendios de las características adecuadas por el tamaño y volumen de la carga, al igual que la vigilancia necesaria y las señalizaciones que se requieran.

Durante el cargue o descargue de sustancias peligrosas el operador portuario deberá disponer de procedimientos de emergencia para combatir los derrames o incendios de sustancias peligrosas, equipo protector adecuado para el personal que aplique el procedimiento de emergencia correspondiente y los medios para prestar los primeros auxilios en caso de accidentes ocasionados por estos productos.

SP Dique se reserva el derecho de ordenar la evacuación de sus áreas, el retiro a fondeo de las naves, y la evacuación de los vehículos que constituyan riesgo para la instalación portuaria, las personas, la carga o el medio ambiente.

El Capitán de toda nave que tenga a bordo carga peligrosa debe verificar que todas las precauciones, incluyendo la de servicio contra incendio, sean tomadas a bordo de la nave mientras permanezca en el puerto y durante la operación de cargue o descargue de los productos peligrosos. No permitirá efectuar soldadura, utilizar martillos o elementos de acero que puedan generar chispas de ignición.

El Capitán de toda nave que cargue o descargue mercancías peligrosas se asegurará de que durante las operaciones existan buenas comunicaciones telefónicas o de radio, directamente con los encargados de la operación en tierra y los tanques de recepción.

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

Esta normatividad emitida por la Organización Mundial de la Salud – OMS, tiene como finalidad y alcance del prevenir la propagación internacional de enfermedades, proteger contra esa propagación, controlarla y darle una respuesta de salud pública proporcionada y restringida a los riesgos para la salud pública y evitando al mismo tiempo las interferencias necesarias con el tráfico y el comercio Internacional.

Colombia por ser un Estado parte, acoge el RSI. Por consiguiente, de manera permanente en los puertos comerciales en donde existe presencia de extranjeros, como SP Dique, se encuentra en la obligación de establecer de manera permanente la vigilancia, verificación y notificación de posibles presencia de enfermedades que pongan en riesgo la seguridad pública, iniciando con la exigencia de certificados de sanidad con una vigencia no mayor a seis meses, en continuación a la visita que realizan las Autoridades al arribo al puerto.

Las naves que se encuentran en SP Dique están obligadas a reportar síntomas o casos comprobados de enfermedades que afecten la seguridad pública. La Oficina del Puerto cuenta con un plan coordinado con la Secretaría de Salud de la Alcaldía de Cartagena de Indias para atender este tipo de situaciones activando plan de alarma con el protocolo que se encuentra establecido.

La Oficina del Puerto cuenta con comunicación directa con la Secretaría de Salud, dispone de contrato de ambulancia permanente y participa en las capacitaciones que se adelantan para cumplir con esta normatividad de carácter Internacional. Estas medidas permiten acceso de las tripulaciones a un servicio médico adecuado, medios de diagnósticos cercanos y atención inmediata que incluye evacuación de la Instalación Portuaria de ser requerido.

El Agente Marítimo es responsable por coordinar los seguros obligatorios y pólizas que cubran este tipo de novedades en las tripulaciones.

5.25 Protocolos para atender emergencias y contingencias

SP Dique cuenta con un Plan de Emergencia que comprende las medidas necesarias para atender en forma oportuna y eficiente situaciones de emergencia y así reducir pérdidas y/o daños que pueda sufrir el personal, equipo, la carga, los equipos, las instalaciones y el medio marino.

El Plan de Emergencia establece procedimientos para la respuesta y control de eventuales emergencias producidas por derrames, incendio, accidentes, desastres naturales e incidentes causados por fallas en el Plan de Protección de la instalación Portuaria.

Aplica para todas las emergencias identificadas en el plan de Contingencia y Plan de protección de la IP, así como en el análisis de riesgos que en forma conjunta realizó el puerto de Cartagena en unión a los muelles, para la elaboración del Plan de Emergencia Apell Marítimo. Cuando las medidas establecidas en este procedimiento no garanticen la protección de la instalación, se activará el plan de contingencia APELL terrestre y marítimo.

El plan de emergencia se compone de tres grandes áreas: Estratégica, Operacional e Informativa. El grupo estratégico está compuesto por el Gerente de la I.P, accionistas, miembros de juntas directivas, Gerente administrativa y oficina jurídica, quienes autorizan recursos económicos, humanos y equipos para el control de la misma. Activada la emergencia deberán presentarse en las oficinas de la Gerencia en Mamonal para tomar las decisiones necesarias.

El grupo operativo es el encargado de ejecutar las acciones para el control de la emergencia. Está compuesto principalmente por los funcionarios con las firmas autorizadas en su orden Jefe de Operaciones, OPIP, Asistente HSEQ y director de la Oficina del Puerto.

El grupo operativo trabaja mediante tres (3) equipos, denominados: Puesto de Mando Unificado, Brigada de Respuesta y Comité de Apoyo de Emergencia. El puesto de mando unificado es una función dentro del control de la emergencia. No es un lugar físico. Solo una persona que puede ser el coordinador de emergencia de SPD, el Coordinador de Usuarios del Puerto, o el coordinador de grupos de ayuda mutua. Será el encargado de tomar las decisiones y emitir las ordenes a los líderes de la Brigadas de Respuesta. El líder del Puesto de Mando Unificado tendrá un distintivo para su fácil identificación con el nivel de la emergencia.

El Líder del Puesto del Mando Unificado es el Jefe o encargado de la Oficina del Puerto, Gerente de Operaciones, Jefe de Operaciones o supervisor en Turno de usuarios del Puerto. Sus funciones son acudir al llamado de Activación de la emergencia, evaluar la emergencia, establecer el sitio donde operará el Puesto de Mando, coordinar y liderar la ejecución de acciones de respuesta, llevar una bitácora de seguimiento del desarrollo de la emergencia, reportar al grupo estratégico sus decisiones y solicitar los recursos necesarios.

Las Brigadas de Respuesta son los responsables por la atención física en el área de impacto, realizando acciones de control de la emergencia. Está conformado por la brigada de la IP, brigada de usuarios del Puerto, las brigadas de empresas de la Zona Franca y las brigadas de las empresas del sector industrial que brindan ayuda mutua. El líder de brigada dirige la brigada de respuesta, ejecuta las órdenes del Líder del Puesto de mando Unificado manteniéndolo informado de la situación en la zona de impacto.

Encargado del área (supervisor): Funcionario o vigilante en turno del Muelle en acuerdo con el vigilante de Zona franca S.A, Jefe de operaciones o supervisor en turno de usuarios. Sus funciones son activar la Alarma de emergencia de la empresa y liderar el puesto de mando para la emergencia de grado menor y cumplir las funciones establecidas

Brigada de Evacuación: Son miembros de la brigada encargados de coordinar la evacuación. Sus funciones son acudir al llamado de Emergencia, indicar al personal dentro de la instalación la ruta a seguir para la evacuación, coordinar la salida de personal de la Instalación Portuaria y de Zona Franca, y esperar que termine la emergencia e indicar el regreso a las labores.

Grupo de Ayuda Mutua: Grupo interdisciplinario pertenecientes a las diferentes industrias agremiadas por la ANDI con el propósito de Ayudar en el control de la emergencia. El encargado de las comunicaciones solicitará la ayuda mutua a través de la frecuencia ROMA una vez sea solicitado por el Líder del Puesto de Mando Unificado. La solicitud de ayuda mutua se realizará a través de un documento previamente establecido en donde se informara el tipo de emergencia y los recursos que se necesitan.

Autoridades: Pertenecen a este grupo la Cruz Roja, La Defensa Civil, Guardacostas, la Infantería de Marina, la Capitanía de Puerto, el Comité de Atención y Prevención y Desastre, Cardique y demás autoridades que concursan con el conocimiento de la emergencia, las cuales serán notificadas en su debido momento.

Alarma: Cualquier persona que detecte un evento no deseado dará aviso inmediato de la situación de emergencia, de acuerdo con la línea de aviso

de la situación de la emergencia indicando la localización y características de la emergencia. La central de comunicaciones activará la alarma inmediatamente, utilizando los canales de frecuencia asignados.

En el caso de emergencia en una nave o en un remolcador, este dará la pitada de atención (5 pitadas largas), a la vez que deberá informar a la central de comunicaciones de SP Dique utilizando VHF en su canal respectivo.

Comunicaciones Externas: El Gerente de SP Dique es el único funcionario autorizado para hacer declaraciones o suministrar información a los medios de comunicación, pudiendo delegar dicha responsabilidad en el (los) funcionario (s) que estime conveniente y de acuerdo con el área donde se presente la emergencia.

Procedimientos y responsabilidades en caso de una emergencia:

Coordinador de Seguridad delegado por la Gerencia

1. Al recibir la información se dirige al sitio afectado, evalúa y determina las acciones a seguir inmediatamente.
2. Mantiene informados a la Gerencia y al Comité de Emergencias
3. Se asegura de la disponibilidad de un centro alterno para el control de la emergencia.
4. Coordina las actividades de grupos internos como Bomberos, brigadistas y otros.
5. Coordina la actividad de grupos externos como Armada Nacional, Policía Nacional.
6. Verifica que del área afectada se hayan desalojado contratistas, visitantes o cualquier otro personal que no deba intervenir en el control de la emergencia y que por el contrario puedan convertirse en un obstáculo o agraven la emergencia por ejecutar una acción no adecuada
7. Si es el caso, da la orden de evacuación, parada de equipos, rescate de personas, primeros auxilios, etc.
8. Controla la emergencia, ordena lo correspondiente para restablecer las operaciones en forma segura
9. Ordena la vigilancia por parte de la compañía de vigilancia contratada y coordinar lo mismo por parte de los organismos del Estado.

Personal de áreas diferentes a la afectada: El personal de otras áreas no integrante de la brigada debe permanecer en su puesto habitual de trabajo y esperar órdenes de su superior inmediato.

Supervisor del área afectada: Asegura la protección del personal, Controla el área de emergencia hasta ser relevado por el Coordinador de

Emergencias, Guía el grupo de emergencia hasta el área afectada y Mantiene el personal y el equipo no necesario en un área despejada.

Ejercicios de emergencia (Zafarranchos)

SP Dique programa entrenamientos periódicos sobre la atención de emergencias, los que contemplan como mínimo los siguientes aspectos:

1. Procedimiento para activar la alarma general.
2. Cese de operaciones durante la emergencia
3. Los sitios y preparación de la emergencia
4. Despliegue de cuadrillas de amarre a los sitios de emergencia
5. Despeje y desconexión de emergencia de mangueras y tubería de cargue.
6. Disponibilidad de la maquinaria de propulsión y auxiliar para las naves atracadas.

5.25.1 Protocolo para atender derrames de hidrocarburos y graneles líquidos

El manejo de hidrocarburos es la principal actividad que adelanta SP Dique, es por ello que se encuentra establecido y debidamente aprobado por la autoridad Ambiental.

1. La persona que conozca de la emergencia da aviso a la portería del muelle, informando la ubicación y producto si lo conoce. Cuando se presenta a bordo de una motonave en operación, se suspenderá el cargue o descargue y se instalarán los equipos SOPEP con que disponga la embarcación. El uso de barreras flotantes es la medida más eficiente y rápida para contener un derrame y posteriormente recoger el material o destruirlo. Abordo se sellarán las vías de descarga de cubierta buscando contener abordo el material contaminante.
   En caso de presentarse derrame en muelle, la brigada de emergencia de SP Dique dispondrá las barreras flotantes disponibles y los equipos de recolección con que se dispone de manera permanente.
2. SP Dique dará aviso a las autoridades del puerto de Cartagena, quienes actuarán de acuerdo con el Plan de Contingencia de la ciudad. (APELL Marítimo)
3. Para la recolección del hidrocarburo o sustancia contaminante derramada se emplearán mecanismos físicos como tela absorbente, baldes, palas, arena, aserrín, disponiendo de ellos en recipientes determinados por la instalación portuaria. Para evitar la caída de contaminante al muelle se cuenta con un apéndice de material en toda su extensión, el cual se construye de manera simultánea con el muelle. Es importante resaltar que en la operación de recolección se debe verificar la utilización de todos los equipos de protección personal EPP por parte de los operarios.

4. En el momento de determinarse que es necesario la utilización de dispersantes químicos, se requiere de la autorización de la Autoridad ambiental.
5. Si el derrame es de gran magnitud, se suspende todo trasiego en el muelle, se cierran las válvulas y los vehículos con combustibles se retiran de las instalaciones hacia la portería principal siguiendo las instrucciones de la vigilancia, encargado del área o personal de evacuación.
6. Si es necesario, todo el personal de usuarios en el muelle deberá suspender sus labores, asegurar equipos, cerrar llaves, desconectar el sistema eléctrico y prepararse para abandonar la zona de trabajo según indicaciones del encargado del área o funcionarios de la brigada de evacuación. De no ser necesario se notificará que el personal ajeno a la emergencia puede continuar sus labores.
7. Todos los vehículos ubicados en el área de emergencia deben retirarse del muelle de manera ordenada hacia la portería principal, de ser necesario.
8. El Capitán de la nave, sus Armadores, sus agentes y sus representantes serán solidariamente responsables con el Operador Portuario de cargue/descargue y deberán sufragar todos los costos y expensas de la limpieza por fugas o derrames de hidrocarburos y/o residuos oleosos y aguas sucias que se presenten dentro del área marítima de SP Dique o que provengan de la nave en la operación de cargue/descargue, salvo cuando tales fugas o derrames que se produzcan sean por culpa comprobada y exclusiva de SP Dique.
9. De igual manera, la nave, su Capitán, sus Armadores, sus agentes y representantes serán solidariamente responsables junto con el Operador Portuario de cargue/descargue y deberán pagar las multas que imponga la Autoridad Marítima con ocasión de fugas y/o derrames de hidrocarburos y/o residuos oleosos y las aguas sucias que provengan de la nave o de su operación de transferencia.
10. SP Dique asumirá los costos de la limpieza por fuga o derrame cuando se determine su responsabilidad por parte de la autoridad competente colombiana.
11. En los eventos enumerados, SP Dique no se hará responsable por ninguna demora ni por demandas ni reclamos por pérdidas derivadas de ellos, incluyendo fletes muertos, daños económicos y lucro cesante. El conteo de las horas destinadas a la transferencia de hidrocarburos de la nave se detendrá durante el tiempo que se suspenda la operación para efectos de una operación de limpieza.

5.25.2 Protocolo para atender fuga de Gas Licuado de Petróleo - GLP

El GLP es altamente inflamable (Nivel 4 – NFPA 704). En caso de dispersión, sus vapores se concentran en zonas bajas y pueden viajar hasta una fuente de ignición regresando como llamarada al punto de fuga.

En caso de exposición a fuego externo, las líneas y equipos presurizados con GLP pueden reaccionar violentamente y explotar (BLEVE).

Eventos iniciantes se relacionan con fugas en la conexión de recibo de propano y/o línea de carga del buque. Ante la descarga de propano a la atmosfera pueden materializarse los siguientes eventos amenazantes al contacto con una fuente de ignición y dentro de sus límites de inflamabilidad: Llamarada, Chorro de fuego y explosión.

En caso de presentarse fuga, las acciones a tomar por grupos serán:

Público en general:

- Mantener la calma
- Notifique de inmediato a personal de la terminal
- Suspender inmediatamente las actividades que desarrolla
- Interrumpir inmediatamente suministro eléctrico a equipos y maquinaria y suspenda el suministro del gas.
- Retírese inmediatamente del lugar
- Atienda las indicaciones de personal de brigadas de emergencias
- En caso de evacuación no debe devolverse y debe cerrar sin seguro cada puerta.

Brigada de emergencias:

- Tomar el control del evento de acuerdo a las hojas de seguridad del producto en fuga. (En caso contrario aléjese del área, espere la llegada de los grupos de apoyo y siga sus instrucciones).
- Elimine fuentes de ignición, calor, equipos eléctricos y cargas estáticas
- Ventile el área del escape.
- Tenga en cuenta la toxicidad, velocidad de propagación y demás características de los productos a manejar.
- Si va a ingresar al área recuerde usar los elementos de protección respiratoria.
- Monitoreo del área verificando existencia de atmósfera explosiva.

5.25.3 Protocolo para atender derrame de graneles sólidos

La operación de graneles sólidos es una de las capacidades de la Sociedad Portuaria del Dique S.A. Para ello cuenta con patios que pueden ser habilitados para este tipo de operaciones, con la consecuente contratación de maquinaria e infraestructura que el material requiera.

El manejo de graneles sólidos puede generar impactos en la calidad del aire, debido a partículas en suspensión; en la calidad del agua, en caso de

vertido accidental de mercancías que pueden actuar como nutrientes en el caso de fertilizantes que tengan contacto con el mar ante un derrame generando eutrofización del agua, lo cual pone en riesgo la fauna de la zona. De igual modo en el entorno de la Instalación portuaria se pueden generar malos olores, contaminación acústica y la posibilidad de alteraciones en la salud debido a presencia de partículas alergénicas presentes en productos agroalimentarios.

Por esta razón la Sociedad Portuaria del Dique establece que ante el derrame de graneles sólidos se adelantarán las siguientes acciones:

1. De manera previa a la operación se tendrá el conocimiento necesario del material o de los productos con los que se va a operar. La hoja de seguridad de cada uno de ellos deberá ser estudiada entre el Operador Portuario y el personal de Operaciones de la SP Dique estableciendo mecanismos de operación, maquinaria a emplear, barreras físicas a utilizar, períodos de tiempo de operación, condiciones límite que pueden alterar la operación y las demás que se generen.
2. Los derrames de graneles sólidos que se pueden presentar en la SP Dique serán reportados al Jefe de Planta y a los involucrados en la operación buscando suministrar la mayor cantidad de información disponible.
3. SP Dique dará aviso al Operador portuario para que se establezcan las medidas de recolección o recuperación a seguir que deberán ser de tipo físico:
    a. Muelle con la maquinaria disponible y reforzando las barreras instaladas de manera previa a la operación con la que se busca evitar caída de producto al agua. La maquinaria apilará de manera gruesa el producto mientras funcionarios del operador portuario lo harán de manera detallada con elementos disponibles como cepillos, baldes y algún otro elemento que se preste de acuerdo al producto.
    b. En agua con recolección mecánica a través de mallas en superficie y con buzos en caso de recolección de algún bulto que caiga en el espacio que existe entre la motonave y el muelle, que de todos modos ha sido cubierto con barreras físicas como mallas en el sector de descargue.
4. La oficina de puerto evaluará las características del derrame y determinará si se continúa la operación, o se detiene mientras se realiza la recolección.
5. El Jefe de planta asignará un espacio para la recolección del material recuperado, el cual será inventariado y manejado por el operador portuario.
6. Una vez se recupere el material, se adelantará un evaluación de las causas y consecuencias del derrame con el fin de determinar la continuidad de la operación.

5.26 Protocolo de circulación dentro del terminal

La circulación, acceso y salida de personas y vehículos a las instalaciones de SP Dique se encuentra regido por el Plan de Protección de la Instalación portuaria, en cumplimiento a lo dispuesto por el PBIP. En dicho documento se establecen los puntos de acceso a la Instalación portuaria, los mecanismos de requisa y verificación física, identificación, tránsito autorizado, actividades a realizar y proceso para salida de las instalaciones contemplando los detalles pertinentes.

La programación de ingreso, listados, fechas y horarios son establecidos por la Oficina del Puerto acuerdo los contratos vigentes con Operadores Portuarios. El tránsito dentro de las Instalaciones se realizará por zonas autorizadas, debidamente identificados y respetando las restricciones impuestas que deben ser informadas al arribo a la Instalación Portuaria.

5.27 Protocolo para la identificación de personas, equipos y cargas

El Plan de Protección de la Instalación Portuaria del Dique contempla el procedimiento para identificación de personas que ingresan por cualquier vía a la Instalación, así como los equipos con sus certificaciones correspondientes y la carga que ingresa con el debido manifiesto de carga.

La trazabilidad de la información proporciona mayor nivel de seguridad, por lo tanto todos los funcionarios comprometidos en accesos y controles deben dar cumplimiento a las normas establecidas, las cuales son auditadas de manera interna y externa por parte de la Autoridad Marítima.

Los detalles de este proceso se encuentran consignados en el Plan de Protección y son de carácter reservado acuerdo normatividad PBIP.

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

SP Dique propende por la implementación de todas las medidas de seguridad requeridas cuando se adelanten obras de remodelación o ampliación de instalaciones físicas o vías de comunicación.

En las zonas de la Instalación Portuaria donde se adelanten obras, la firma contratista demarcará debidamente la zona restringida, el personal comprometido portará sus equipos de seguridad industrial y los equipos serán operados por personal entrenado y certificado. La Oficina del Puerto verificará el cumplimiento de estas medidas, sin que ello afecte las operaciones portuarias contratadas.

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

6.1 Protocolo para el anuncio, arribo y permanencia de naves

Para SP Dique, en cumplimiento a lo dispuesto por la Autoridad Marítima, se considera así:

Anuncio: El Agente Marítimo realiza la Solicitud y Programación de Ventanas de arribo con el objetivo de solicitar la asignación del muelle en condiciones adecuadas de operación, para que se puedan realizar las actividades de cargue o descargue en los tiempos acordados. El Usuario solicita a SP Dique las ventanas que requiere para los siguientes 30 días calendario. Con base en estas solicitudes y la disponibilidad del muelle, se asignarán las ventanas de común acuerdo con los Usuarios.

Los criterios generales para la asignación de ventana y turnos de atraque, son la solicitud escrita por parte del Usuario dirigida a SP Dique verificando que la ventana solicitada no se encuentre ocupada por solicitud anterior de otro Usuario y el informe de fecha estimada de arribo de la motonave. Duración día de la ventana: 24 Horas.

En caso de que el Usuario requiera una modificación en la programación de ventanas deberá presentar una solicitud por escrito a la Oficina del Puerto quien tomará una decisión de acuerdo a la disposición de la programación. El Incumplimiento por parte del Usuario y/o las motonaves de los tiempos establecidos, para el anuncio de la nave y de la ocupación de las ventanas asignadas, dan lugar a la cancelación de la ventana y facultan a SP Dique para hacer cambios en la programación de las ventanas y turnos de atraque, sin que el Usuario y/o las motonaves puedan exigir compensación, retribución o indemnización alguna.

Aceptación de la Nave: Lo adelanta SP Dique y consiste en una verificación básica de las características y condiciones del buque. Los criterios generales para la aceptación de los buques son la información del itinerario de arribo de la nave, el tiempo de holgura de 6 o 12 horas según se acuerde, Length Over All en muelle de hasta máximo 120 m y mínimo 60 m de eslora, Calado al arribo y otras características.

Los Usuarios / agencia marítimas están obligados a enviar el formato actualizado Q88 del buque, al área de Operaciones y al OPIP para que éste valide el cumplimiento de las condiciones y características del buque para el arribo al muelle de SP Dique.

Anuncio de la Nave: Es responsabilidad y obligación del Agente Marítimo anunciar las naves que representa, a través de los medios de comunicación

establecidos por SP Dique. El anuncio de arribo para efectos portuarios debe contener el nombre y bandera de la nave, el Tonelaje de Registro Neto (TRN), Tonelaje de Registro Bruto (TRB), Calado en Proa y Popa, Nombre del Armador o Propietario de la Nave, Ultimo Puerto y Próximo destino, Tiempo Estimado de Arribo (ETA) y Tiempo Estimado de Zarpe (ETD), Cantidad y Tipo de Carga, Clasificación IMDG cuando sea el caso, Información de los servicios requeridos por la nave, Certificación Internacional de Protección conforme a lo establecido en el código PBIP y cualquier otra información relacionada con el manejo de la carga y la seguridad de la nave.

El Agente Marítimo deberá indicar el ETA de la manera más aproximada posible y mantenerlo actualizado en la medida que tenga conocimiento de cambios. Las Agencias Marítimas y Usuarios deben suministrar información a SP Dique en los tiempos indicados a continuación, con los datos relacionados con el arribo y atención de las naves, con antelación mínima de 5 días al estimado tiempo de arribo (ETA) de la nave que haya pasado por el procedimiento de aceptación. Cuarenta y ochos horas (48) antes de la llegada de la nave la relación de los operadores portuarios que prestaran el servicio a la nave y Veinte cuatro horas (24) antes los documentos aduaneros respectivos.

Cada 6 horas actualizará la información con respecto a la nave en lo referente a documentación aduanera como Manifiesto de Carga 1165 y Documento de Transporte / Documento Consolidado de Carga 1166

Arribo de la Nave: Es coordinado entre la Agencia o representante de la nave y la autoridad marítima, a través de la oficina de Control Tráfico Marítimo, quien le asignará turno de maniobra de acuerdo a su programación y declaración de disponibilidad del Muelle por parte de SP Dique la cual, de acuerdo a la disponibilidad del muelle y de la terminal que recibirá la carga, coordinará los tiempos para las maniobras de atraque de la nave.

Las Agencias Marítimas como representantes de las naves son los únicos autorizados para contratar los servicios necesarios para la maniobra de atraque y zarpe (Pilotos, Remolcadores, Amarradores, Lanchas pasacabos, etc.), con empresas especializadas y autorizadas por la Dirección General Marítima para la prestación de estos servicios, y debidamente registradas como operadores portuarios ante la Superintendencia de Transporte y SP Dique.

Permanencia de Naves: Se sujetará de acuerdo a las ventanas asignadas y a la cantidad de producto. La eficiencia pactada entre el Usuario, SP Dique y la nave son criterios que definen la permanencia de la motonave en muelle. SP Dique tiene la facultad de intervenir aquellas operaciones cuyas naves u operadores portuarios no cumplan el rendimiento mínimo

pactado y que afecte la calidad del servicio cuando se constate bajo rendimiento imputable a las condiciones mismas de la nave o la operación, y será causal para solicitar sin perjuicio alguno la liberación del muelle para dar paso a la nave que se encuentre en turno de espera.

Ninguna Nave podrá estar atracada en el muelle más allá de un tiempo razonable una vez finalizadas las operaciones de cargue/descargue. Cumplido este tiempo, cualquiera que fuere su causa, deberá desatracar y pasar a fondeo.

6.2 Prelaciones para el atraque

La prelación de atraque se asignará en orden de arribo a la instalacipon portuaria o a la zona de fondeo. Los agentes marítimos de las naves comunicarán por escrito a la Oficina de Puerto de SP Dique el arribo de la embarcación de que se trate, formulando en cada caso la solicitud de atraque en las formas previstas y suministrando la correcta información, que contendrá tanto los datos relativos a la nave como a la carga. Los agentes marítimos deberán indicar a la Oficina de Puerto la fecha y hora estimada de atraque y el inicio de las labores, al igual que la fecha estimada de salida y demás aspectos que en su momento requiera la Oficina de Puerto.

6.3 Prelaciones para el servicio de practicaje

La prelación de servicio de practicaje lo realizará el agente marítimo en orden de arribo al Terminal o zona de fondeo, para lo cual deberá solicitar el práctico con ese orden. Los agentes marítimos de las naves comunicarán por escrito a la Oficina de Puerto de SP Dique el arribo de la embarcación de que se trate, ya sea a muelle o zona de fondeo con los detalles correspondientes.

Si a varias naves se les asignase el piloto práctico a igual tiempo, por presentarse atraque y fondeo simultáneo, la Oficina de Puerto programará las Operaciones en los dos escenarios o definirá el movimiento a que haya lugar en caso de ser necesario.

6.4 Asignación de muelle

Una vez se autorice el ingreso a muelle, las operaciones se alistarán para ser realizadas en dicho espacio con los equipos correspondientes, de acuerdo a la operación contratada.

6.5 Prohibiciones para las naves durante su permanencia en muelle

SP Dique contempla las siguientes prohibiciones que afectan los procedimientos y por ende la seguridad en el interior de la Instalación Portuaria o su extensión en la zona de fondeo:

1. No encontrarse los operadores portuarios autorizados y a paz y salvo con la Sociedad o incumplan las normas establecidas en el presente reglamento, la seguridad y la protección de la Instalación Portuaria.
2. Incumplir las normas establecidas en el presente Reglamento, o cuando la prestación de los servicios por los operadores portuarios conlleve peligro a la carga, el medio ambiente, personas o instalaciones, o cuando la Superintendencia de Transporte u otra autoridad competente así lo establezca.
3. Utilizar prácticas inadecuadas en el manejo de la carga o no se utilicen los aparejos adecuados y seguros para cada caso.
4. Operar con bajos estándares de calificación en lo que se refiere a eficiencia, seguridad, cumplimiento, capacidad técnica y profesional.
5. Utilizar prácticas indebidas para obtener ventajas o prioridades.
6. Autorizar el descargue, manejo y almacenamiento de cargamentos que por su naturaleza, deficiencia en su conservación 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.
7. Autorizar el descargue, manejo y almacenamiento de cargas peligrosas cuando se evidencie que no se cumplen las prescripciones de manejo detalladas por el código IMDG.
8. Entregar los cargamentos a los propietarios o consignatarios de la carga que aparezcan en los documentos que amparan el cargamento, cuando estos no se encuentran a paz y salvo con SP Dique, o cuando la documentación presentada no reúna los requisitos exigidos tanto por la Sociedad como la ley y los reglamentos.
9. Recibir aquellos cargamentos que no tengan visiblemente escrito, en forma clara y legible, las marcas, códigos, pesos, medidas, rotulación establecida por la OMI en caso de carga peligrosa, señales para su correcto manipuleo y almacenamiento y demás datos y características indicados en los documentos que los amparan.
10. Cargar o descargar sustancias liquidas con algún tipo de escape por las mangueras o equipos asociados a la operación.

6.6 Desatraque

La maniobra de desatraque se efectuará a la finalización de la Operación de cargue o descargue, procediendo con el protocolo estipulado para zarpe. La autorización será emitida por oficina de puerto de SP Dique previo el procedimiento administrativo correspondiente.

Parágrafo: SP Dique se reserva el derecho de asignar pilotos, remolcadores y amarradores para desatracar la motonave, cuando se haya superado el tiempo límite definido por este Reglamento, a costa de la nave, si su agente o representante no lo hace, sin que esto implique responsabilidad para SP Dique. De igual forma se procederá cuando se haya ordenado el desatraque y no se haga en el tiempo establecido

6.7 Orden de desatraque

Será emitido por operaciones de SP Dique mediante documento escrito que se coordinará con el operador Portuario para los servicios de remolcador y piloto práctico. Se puede presentar de igual modo por orden de la Autoridad Marítima cuando se considere conveniente.

6.8 Requisitos para el zarpe

El zarpe será autorizado por SP Dique previa presentación de la autorización de zarpe emitida por la Capitanía de Puerto de Cartagena y documentos referentes a la carga. Se deberá verificar que exista en la nave un calado igual o inferior al autorizado por Capitanía de Puerto, que estén presentes todas las partes que intervienen en la operación de desamarre y zarpe, tales como Piloto practico a bordo, remolcadores, amarradores, lanchas etc.

Deberá contarse con autorización de la estación Control Tráfico Marítimo del puerto de Cartagena vía VHF y deberán existir condiciones meteorológicas que permitan una maniobra segura.

CAPÍTULO VII
CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE

SP Dique cuenta con aprobación del Plan de Manejo Ambiental para el manejo de mercancía en general, carbón, coque, chatarra y líquidos combustibles entre otros, mediante las Resoluciones No 0525 del 2001 y 1039 del 2004, otorgadas por la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique - CARDIQUE.

Por tal motivo, todos los procesos que se surten en la Instalación Portuaria cumplen con estándares altos de preservación del medio ambiente, mientras se han adoptado planes de contingencia en caso de derrames o circunstancias similares.

7.1 Salud en el trabajo

El Decreto Único Reglamentario del sector trabajo 1072 de 2015 Capítulo VI, acoge y ampara al Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) el cual contempla la administración y Gestión del Riesgo en este Sistema de Gestión.

SP Dique identifica los riesgos inherentes a las operaciones portuarias y establece controles para brindar condiciones seguras a los trabajadores y todos los Usuarios de la instalación portuaria, de tal manera que se controlan los peligros generadores de incidentes, accidentes o enfermedades laborales.

Para los controles operacionales SP Dique dispone recursos para capacitación al personal con respecto al SG-SST, Procedimientos escritos operativos, Programa de Inspección (Higiene y Seguridad Industrial), Programa de prevención (Medicina Preventiva), Programa para el uso de elementos de protección personal EPP, Plan de comunicaciones, Investigación de accidentes e incidentes de trabajo, Plan de Emergencia y Plan de Ayuda Mutua.

De acuerdo con los riesgos identificados para el control de accidentes e incidentes de trabajo, todos los usuarios de la instalación portuaria están obligados a utilizar como mínimo los siguientes elementos de protección de personal:

Chaleco salvavidas, Casco de seguridad, Gafas de seguridad Botas de seguridad punta de acero, Camisa manga larga, Pantalón largo, Overol (según el caso), Guantes, KIT de evacuación de emergencias, que contiene una máscara con cartuchos multipropósitos y monogafas.

7.2 Fumigaciones

Las fumigaciones que se autoricen en las embarcaciones que se encuentran atracadas en el muelle de SP Dique deberán realizarse bajo los parámetros de la autoridad ambiental y deberán atender el procedimiento establecido en lo referente a coordinaciones previas, revistas a vehículos y funcionarios, así como la expedición de los certificados correspondientes.

7.3 Residuos contaminantes procedentes de los buques

Los Operadores portuarios que son autorizados para retirar este tipo de sustancias son auditados y controlados por la Autoridad Ambiental. La actividad que desarrolla el Operador Portuario debe considerar la disposición final.

SP Dique verifica el procedimiento en sus instalaciones con la supervisión de la Autoridad Marítima – DIMAR a través de un Inspector de Control de prevención de la contaminación que debe ser solicitado y pagado por Operador Portuario para adelantar estas operaciones.

7.4 Manejo de cargas especiales

En SP Dique por su naturaleza comercial y oferta de servicios, no es normal el manejo de cargas especiales como vegetal o animal; en caso que se requiera adelantar cargue o descargue de las mismas, se debe cumplir con las regulaciones pertinentes de las autoridades Colombianas según aplique.

CAPÍTULO VIII
DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN

8.1 Documentación

La documentación que se presenta y diligencia en las Instalaciones de SP Dique cumple lo establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI), así como los documentos establecidos en la Ley 17 de 1991, por medio de la cual se aprobó el convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional y las demás disposiciones reglamentarias concordantes.

Los agentes marítimos, los capitanes y los armadores son responsables por la presentación de la documentación a las autoridades nacionales a través de los medios que se establezcan. La autorización por parte de la Capitanía de Puerto de Cartagena para el ingreso de una Nave es evidencia de que la Agencia Marítima presentó la documentación respectiva a las autoridades.

8.2 Facilitación del tráfico marítimo

Considerando que Colombia es parte del Convenio para la Facilitación del Tráfico marítimo FAL, adoptado por la Conferencia internacional sobre la facilitación de los viajes y el transporte marítimos el 9 de abril de 1965 y que entró en vigor el 5 de marzo de 1967, con el propósito de facilitar el transporte marítimo mediante la reducción del papeleo, la simplificación de las formalidades, los documentos requeridos y los procedimientos relacionados con la llegada, permanencia y salida de los buques que efectúan viajes internacionales, SP Dique cumple lo dispuesto por la Autoridad Marítima en todo documento que se exige a las embarcaciones que ingresan a la Instalación portuaria.

8.3 Visita Oficial

Toda nave de bandera extranjera que arribe a puerto colombiano se regirá de acuerdo a las normas vigentes colombianas y en especial por el Código de Comercio si se trata de regular actividades mercantiles (Artículo 1455 y complementarios) y al Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias (Código BPIP) y las demás responsabilidades que fijen las disposiciones vigentes.

Ninguna embarcación cualquiera que sea su tonelaje, clase y nacionalidad puede arribar a puerto, sin previo aviso y solicitud de visita a la Autoridad Marítima. Simultáneamente, con el anuncio de arribo y solicitud de visita,

comunicará lo pertinente a la Oficina de Puerto para la coordinación de los servicios que requiere.

Al arribo de la nave y antes de autorizar las operaciones de cargue o descargue, embarque o desembarque de pasajeros, se efectuará visita oficial de arribo a la nave, conformada por la Capitanía de Puerto, un representante de la dirección o entidad territorial de salud, un representante de Migración Colombia y un representante del ICA. Dicha visita se hará de conformidad con las normas y procedimientos vigentes sobre los aspectos en que sean competentes las entidades que intervienen en la misma. La visita debe ser atendida personalmente por el capitán de la nave.

El agente marítimo o el armador solicitarán la visita por conducto de la Capitanía de Puerto y estarán listos para llevarla a cabo a la hora establecida por la Capitanía del Puerto.

Concluida la visita y si no existen situaciones o motivos que ameriten negarla se otorgará la Libre Plática.

El piloto práctico está facultado para abordar la nave antes de la Visita Oficial. En casos de emergencia y con previa autorización del Capitán de Puerto, podrán abordar la nave otras personas.

Una vez se verifique la información pertinente a la nave y carga, la Oficina de Puerto se abstendrá de asignar puesto de atraque, para aquellas embarcaciones cuyos documentos no estén completos o debidamente elaborados o su información sea inconsistente. La fecha y hora que se tiene en cuenta para el recibo de los documentos, es aquella en la cual la Oficina de Puerto los acepta a satisfacción.

8.4 Libre plática

Considerando que libre plática es la autorización a una nave para entrar en un puerto, embarcar o desembarcar, descargar o cargar suministros o mercancías, permitiéndole iniciar actividades de embarque y/o desembarque de pasajeros y tripulantes al igual que iniciar operaciones de cargue o descargue de suministros o mercancía, esta se otorga después de la Visita Oficial, cuando las autoridades verifican el cumplimiento de los requisitos por parte de la nave.

SP Dique tramita el ingreso a muelle de las embarcaciones una vez le es reportado que se cuenta con esta autorización. Es deber del Agente marítimo solicitar la Visita Oficial de Arribo y libre plática para adelantar la actividad requerida.

8.5 Reservas y derechos en la prestación de los servicios

SP Dique se reserva el derecho a:

1. No autorizar los servicios solicitados por los usuarios cuando estos no se encuentren autorizados y sin deudas con la Sociedad o incumplan las normas establecidas en el presente reglamento, la seguridad y la protección de la Instalación Portuaria.
2. 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 los operadores portuarios conlleve peligro a la carga, el medio ambiente, personas o instalaciones, o cuando la Superintendencia de Transporte u otra autoridad competente así lo establezca.
3. 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.
4. Calificar la actuación de los operadores portuarios en lo que se refiere a eficiencia, seguridad, cumplimiento, capacidad técnica y profesional.
5. Solicitar a la Superintendencia de Transporte la suspensión o cancelación del ingreso del operador portuario cuando se presenten incumplimientos graves o reiterados del Reglamento de Operaciones.
6. Suspender o cancelar el registro de operador portuario por vencimiento o cancelación de la inscripción ante la Superintendencia de Transporte.
7. Suspender la autorización de prestación de servicios a aquellas personas naturales o jurídicas que para obtener ventajas o prioridades utilicen prácticas indebidas.
8. Notificar a la Superintendencia de Transporte y a la Capitanía de Puerto los hechos o situaciones que entorpezcan el normal desarrollo de las operaciones portuarias, violen o incumplan normas reglamentarias.
9. No autorizar la operación de cargue o descargue de naves 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.
10. Exigir a los operadores portuarios, agentes marítimos y usuarios en general el cumplimiento de las normas y estatutos establecidos.
11. Ordenar el inicio o suspensión de operaciones en cubierta o bodegas de aquellas embarcaciones que presenten estiba deficiente y que por esta causa al desestibarlas se produzca avería a la carga; signos de saqueo en los cargamentos; condiciones inseguras, equipos, aditamentos y aparejos inadecuados o con licencias vencidas. En ninguno de los casos anteriores SP Dique será responsable por daños, averías o faltantes que puedan presentarse a la carga ni por los accidentes en general que por tales hechos se presenten.
12. Exigir a los operadores portuarios la operación en forma continua dentro de los horarios establecidos y acordados para la prestación de

los servicios, asegurando que las instalaciones portuarias sean utilizadas eficientemente.

13. No autorizar el descargue, manejo y almacenamiento de cargamentos que por su naturaleza, deficiencia en su conservación o cualquier otra circunstancia produzca emanaciones, vapores, olores o basuras que causen daño a las personas, al medio ambiente, a las instalaciones o a otros cargamentos.
14. No autorizar el descargue, manejo y almacenamiento de cargas peligrosas cuando se evidencie que no se cumplen las prescripciones del código IMDG.
15. Verificar la información declarada de cualquier cargamento cuando no haya claridad sobre el mismo, con cargo al propietario o su representante.
16. No entregar los cargamentos a los propietarios o consignatarios de la carga que aparezcan en los documentos que amparan el cargamento, cuando estos no se encuentran a paz y salvo con SP Dique o cuando la documentación presentada no reúna los requisitos exigidos tanto por la Sociedad como la ley y los reglamentos.
17. Abstenerse de recibir aquellos cargamentos que no tengan visiblemente escrito, en forma clara y legible, las marcas, códigos, pesos, medidas, rotulación establecida por la OMI en caso de carga peligrosa, señales para su correcto manipuleo y almacenamiento y demás datos y características indicados en los documentos que los amparan.
18. No recibir aquellos cargamentos que por su naturaleza y características requieran almacenamiento en espacios cubiertos 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, casos en los cuales SP Dique quedará exenta de responsabilidad.
19. 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 expedido por autoridad competente.
20. Ordenar la inspección de los equipos que operan dentro de las instalaciones portuarias con el fin de establecer 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.
21. Ordenar el desatraque de una nave o artefacto naval cuando no cumpla los requisitos de seguridad o protección descritos y estipulados por Capitanía de Puerto y/o SP Dique.
22. Entregar las mercancías a los propietarios o consignatarios de la carga que aparecen en los documentos que amparan la mercancía y no se encuentran a paz y salvo con la sociedad o beneficiarlo de autorización por concepto de pago o cancelación de fletes al transportador y cuando la documentación presentada para su retiro, no cumpla con los

requisitos exigidos por las autoridades competentes y en especial de las autoridades aduaneras.

23. Ordenar la verificación de pesos o volúmenes de la carga cuyo peso o volumen no estén indicados en la documentación o cuando existan razones suficientes para considerar que es necesario hacerlo
24. Exigir para el recibo y entrega de cargas liquidas al granel la documentación del producto, del vehículo y su conductor, así como la integridad de los componentes del vehículo de transporte.
25. Exigir para el descargue de vehículos con carga liquida al granel que la operación se haga con personal idóneo y con los equipos adecuados de protección personal.
26. No se permite en el descargue o cargue de sustancias liquidas con presencia de algún tipo de escape por las mangueras o equipos asociados a la operación.