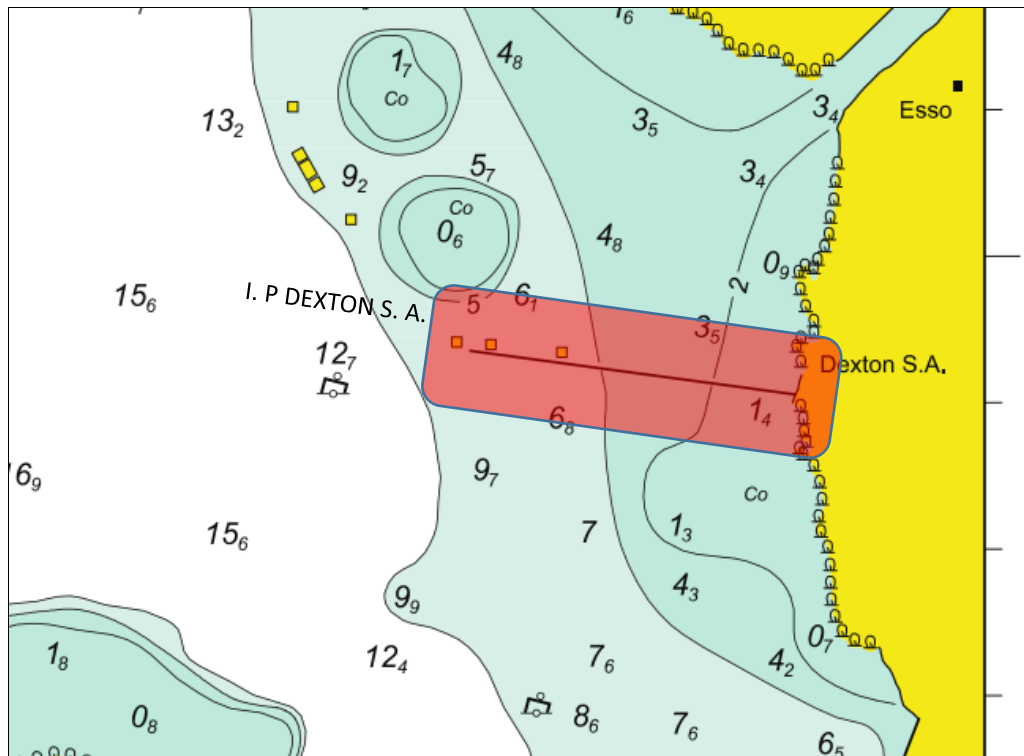




BAHIA DE CARTAGENA-SEPTIEMBRE 17-2018

REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE OPERACION PORTUARIA

(Resolución N° 000850 del 6 de abril de 2017-Ministerio de Transporte)

***SOCIEDAD PORTUARIA
DEXTON S. A.
TERMINAL CARTAGENA***

***REGLAMENTO DE CONDICIONES TECNICAS DE
OPERACION PORTUARIA***

(Resolución N° 0000850 del 6 de abril de 2017-Ministerio de Transporte)

CARTAGENA DE INDIAS D. T Y C-SEPT 17-2018

TABLA DE CONTENIDO

1.	CAPÍTULO I. GENERALIDADES	6
	ANTECEDENTES	
1.1.	Objetivo.....	6
1.2.	De las aplicaciones del RCTOP.....	6
1.3.	Definiciones.	6
1.4.	Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional adecuados a cada servicio.....	12
1.5.	Obligaciones de DEXTON	13
1.5.1.	Obligaciones de los operadores portuarios	14
1.5.2.	Obligaciones de las agencias marítimas.	15
1.5.3.	Obligaciones de los usuarios del terminal portuario	16
1.5.4.	Protección de buques e instalaciones portuarias (PBIP).	16
2.	CAPÍTULO II. ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACION DEL TERMINAL PORTUARIO	17
2.1.	Organización.....	17
2.1.1.	La empresa.	17
2.1.2.	Funciones de DEXTON	18
2.2.	Administración.	19
2.2.1.	Modelo de administración y operación portuaria.	19
2.2.2.	Relación con los usuarios y Política Integral.	19
2.2.3.	Estructura tarifaria.....	20
2.2.4.	Protocolo de facturación.	20
2.2.5.	Sistema de Gestión Integral.....	20
2.2.5.1.	Objetivos del Sistema de Gestión Integral.....	20
2.2.6.	Políticas de calidad y acceso	21
2.2.7.	Sistemas de información, comunicación, documentación	21
2.2.8.	Código de Ética.....	21
3.	CAPÍTULO III. INFRAESTRUCTURA Y ACCESO	22
3.1.	Canales de acceso	22
3.2.	Dársena de maniobras.....	23
3.3.	Áreas de atraque	24
3.4.	Muelle	26
3.5.	Ayudas a la navegación.	28
3.6.	Peligros a la navegación.	29
3.7.	Áreas de fondeo.....	29
3.8.	UKC y calado operacional.	30
3.9.	Programa de mantenimiento e información batimétrica.	30
3.10.	Accesos vehiculares y peatonales.	30

3.11.	Patios y bodegas.	30
3.12.	Instalaciones para el recibo de la carga.	31
3.13.	Equipos para operación portuaria.	31
3.14.	Instalaciones de recepción de productos contaminantes.	32
4.	CAPÍTULO IV. SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, PASAJEROS Y CARGA.	32
4.1.	Horarios.	32
4.1.1.	Horario de atención al público.	32
4.1.2.	Horario de atención en Muelle.	32
4.2.	Condiciones de la prestación de los servicios.	33
4.3.	Documentación necesaria para la prestación del servicio.	33
4.4.	Protocolo de verificación de información y documentos.	34
4.5.	Servicios generales.	34
4.5.1.	Uso de dársenas de maniobra y canales de acceso privado.	34
4.5.2.	Control de las operaciones portuarias y marítimas:	34
4.5.3.	Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto.	35
4.5.4.	Condiciones de iluminación.	35
4.5.5.	Condiciones de limpieza general del terminal.	35
4.6.	Servicios a la nave.	36
4.6.1.	Características del buque tipo o de diseño.	36
4.6.2.	Servicio de practicaaje.	36
4.6.3.	Servicio de remolcador.	37
4.6.4.	Amarre y desamarre de buques.	38
4.6.5.	Muellaje.	39
4.6.6.	Apertura de escotillas.	39
4.6.7.	Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos.	39
4.6.8.	Reparaciones menores.	39
4.6.9.	Aprovisionamiento y usería.	39
4.6.10.	Recibo y/o suministro de lastre.	40
4.6.11.	Suministro de combustibles.	40
4.6.12.	Servicio de lancha.	40
4.6.13.	Recepción de desechos líquidos y vertimientos.	40
4.6.14.	Recepción de desechos sólidos.	418
4.6.15.	Servicio de vigilancia.	41
4.6.16.	Servicio públicos.	41
4.6.17.	Fumigaciones.	41
4.6.18.	Alquiler de equipos y aparejos.	12
4.7.	Servicio a los pasajeros.	42
4.7.1.	Embarque y desembarque de pasajeros.	42

4.7.2.	Cargue y descargue de equipajes y vehículos en régimen de pasaje.....	42
4.8.	Servicios a la carga.....	42
4.8.1.	Manipulación y transporte de mercancías.	42
4.8.2.	Cargue/Descargue/Transbordo	42
4.8.3.	Estiba /Desestiba	43
4.8.4.	Clasificación y toma de muestras.	43
4.8.5.	Reconocimiento o inspección de mercancías.....	44
4.8.6.	Trimado.....	44
4.8.7.	Manejo y reubicación.	44
4.8.8.	Servicio a los contenedores.....	44
4.8.9.	Embalaje y re embalaje.	44
4.8.10.	Pesaje/Cubicaje	45
4.8.11.	Marcación y rotulación.....	45
4.8.12.	Almacenamiento	45
4.8.13.	Porteo de la carga o transporte terrestre	45
4.8.14.	Consolidación o des consolidación de mercancías.	45
4.8.15.	Cadena de frío.	45
5.	CAPÍTULO V. PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS Y NORMAS DE SEGURIDAD	46
	Normas nacionales e internacionales aplicadas en los protocolos.	46
5.1.	Protocolo de maniobras	48
5.1.1.	Aproximación e ingreso al canal del terminal.	48
5.1.2.	Protocolo de atraque y amarre.	49
5.1.3.	Maniobra de zarpe.	52
5.1.4.	Maniobra de reviro y fondeo.	53
5.2.	Protocolo de seguridad en operaciones en las líneas de amarre del terminal.	56
5.3.	Protocolo de zarpe de emergencia.	57
5.4.	Protocolo sobre el control del tránsito en el canal de navegación.....	57
5.5.	Protocolo de zarpe de emergencia (incendio, mal tiempo, terrorismo, etc.).....	57
5.6.	Protocolo para apertura de bodegas.	58
5.7.	Protocolo para el establecimiento de rendimiento de las naves y pérdida del derecho a muelle.....	58
5.8.	Protocolo de evacuación directa de cargas.	58
5.9.	Protocolo para la inspección simultanea de mercancías.	59
5.10.	Protocolo de inspección intrusiva y no intrusiva de cargas.	59
5.11.	Protocolo para descargue con lluvia	59
5.12.	Protocolo para el manejo de equipajes en naves de pasajeros.	59
5.13.	Protocolo de almacenamiento descubierto	59
5.14.	Protocolo de operaciones en fondeo.	59
5.15.	Protocolo para la entrega de la carga.....	59

5.16.	Protocolo para el manejo de cargas contaminadas	60
5.17.	Protocolo sobre cargas objetables	60
5.18.	Protocolo para la remoción de cargas objetables	61
5.19.	Protocolo para manejo de cargas para otros puertos, cargas en tránsito	61
5.20.	Protocolo para el rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua	61
5.21.	Protocolo para evitar la presencia de animales	61
5.22.	Protocolo de operación de equipos	62
5.23.	Protocolo de control de ingreso y salida de personas	62
5.24.	Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos	63
5.25.	Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos de carga	64
5.26.	Protocolo de control de ingreso y salida de maquinarias y equipos	64
5.27.	Protocolos para el manejo de todo tipo de carga	65
5.27.1.	Protocolo de entrada y recibo de carga	65
5.27.2.	Protocolo de almacenamiento de carga	65
5.27.3.	Protocolo de entrega y salida de carga	66
5.28.	Protocolo para el manejo de mercancías peligrosas-Código IMDG	66
5.29.	Protocolo para aplicar el Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005)	67
5.30.	Protocolo para atender emergencias y contingencias	68
5.30.1.	Protocolo para atender derrames de productos líquidos	69
5.30.2.	Protocolo para atender escape de gas natural licuado-GNL	70
5.30.3.	Protocolo para atender derrame de graneles sólidos	70
5.31.	Protocolo de circulación dentro del terminal	70
5.32.	Protocolo para la identificación de personas, equipos y cargas	71
5.33.	Protocolos de seguridad en prevención de accidentes y de seguridad industrial para las instalaciones que se encuentran en proceso de construcción	71
6.	CAPÍTULO VI. REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES Y PRELACIONES	71
6.1.	Protocolo para el anuncio, arribo y permanencia de naves	71
6.2.	Prelaciones sobre el atraque	73
6.3.	Prelaciones para el servicio de practicaaje	73
6.4.	Asignación de muelle	74
6.5.	Prohibiciones para las naves durante su permanencia en el terminal	74
6.6.	Desatraque	75
6.7.	Orden de desatraque	76
6.8.	Requisitos para el zarpe	76
7.	CAPÍTULO VII. CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE	77
7.1.	Seguridad y salud en el trabajo	77
7.2.	Fumigaciones	77
7.3.	Residuos contaminantes procedentes de los buques	78

7.4.	Cargas de origen animal o vegetal.	79
7.5.	Cargas de material explosivo o radiactivo.	79
8.	CAPÍTULO VIII. DOCUMENTACION Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN.....	79
8.1.	Documentación.	79
8.2.	Facilitación del tráfico marítimo.	79
8.3.	Visita oficial.	79
8.4.	Libre platica.....	79
8.5.	Reservas y derechos en la prestación de servicios.	80

ANEXOS

Plano infraestructura portuaria

Plan de Emergencia y Contingencia

1. CAPÍTULO I. GENERALIDADES

ANTECEDENTES.

Mediante comunicado de septiembre 20 de 2018 radicado en Dimar bajo No 29201108625 de septiembre 19 del presente año, DEXTON presenta el proyecto de RCTOP para evaluación y concepto de la Autoridad Marítima de acuerdo a lo establecido en la Resolución No 000850 de 2017.

1.1. Objetivo.

Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento están acordes con la Ley 1 de 1991, la Resolución 00850 de abril 6 de 2017 del Ministerio de Transporte, Resolución 004159 de octubre 6 de 2017 y del Contrato de Concesión No. 003 del 30 de septiembre de 2011 y el Otrosí N° 1 del 8 de mayo del 2016, suscrito entre el Instituto Nacional de Concesiones en la actualidad Agencia Nacional de Infraestructura ANI y la Sociedad Portuaria DEXTON S.A., (de ahora en adelante denominada DEXTON) los cuales constituyen parte integral del presente Reglamento.

DEXTON tiene una concesión portuaria marítima particular de servicio público en general, para la movilización y almacenamiento de productos líquidos a granel (Materias primas industriales), utilizando en forma temporal y exclusiva un frente de playa definido en el OTROSÍ No. 1 suscrito con el Instituto Nacional de Concesiones INCO, en la actualidad ANI. En consecuencia, en los términos de la Ley 1a de 1991, se continuará con la operación de un muelle que consta de una plataforma de operaciones y dos piñas (Dolphin) de atraque, con sus respectivas defensas de caucho en las tres (3) estructuras y bitas de amarre.

Las disposiciones contenidas en este documento son de obligatorio cumplimiento para todas las personas naturales o jurídicas que accedan y/o utilicen las instalaciones o servicios del terminal de DEXTON ubicado en la ciudad de Cartagena, incluyendo, pero sin limitarse al Armador, el Capitán de la nave, sus Agentes Marítimos, Operadores Portuarios y cualquier otra persona o usuario, quienes conocen, aceptan y se obligan bajo los términos y condiciones estipulados en el presente Reglamento.

El cumplimiento de las normas establecidas en este Reglamento no exonera al usuario del muelle del diligenciamiento de los formatos que requiera DEXTON y del cumplimiento de las normas aduaneras, de inmigración, sanitario, marítimo, portuario, ambiental, policivo y/o emanado de otras autoridades.

1.2. De las aplicaciones del RCTOP.

El presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria aplica a los usuarios del terminal de DEXTON, lo anterior en cumplimiento a los términos de la Resolución N° 0000850 de abril 6 de 2017 del Ministerio de Transporte.

1.3. Definiciones.

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

Actividad Portuaria: Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos

y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar, y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.

Agente Marítimo o Agencia Marítima: De conformidad con el artículo 1489 del Código de Comercio, el Agente Marítimo es la persona que representa en tierra al Armador para todos los efectos relacionados con la Nave.

Armador: La persona natural o jurídica que, sea o no propietario de la nave, la apareja, pertrecha y opera a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que le afectan. La persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de una Nave se reputará Armador, salvo prueba en contrario.

Autoridad Aduanera: es el funcionario público o dependencia oficial que en virtud de la ley y en ejercicio de sus funciones, tiene la facultad para exigir o controlar el cumplimiento de las normas aduaneras; es decir la DIAN.

Autoridad Ambiental: Es el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, así como sus entidades adscritas a este tanto del nivel nacional como local.

Autoridad Marítima: Es la Dirección General Marítima – DIMAR, quien como autoridad marítima nacional ejecuta la política del gobierno en materia marítima y tiene por objeto la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas y los reglamentos que se expidan para su cumplimiento, la promoción y el estímulo del desarrollo marítimo del país. Está representada en Cartagena por el Capitán de Puerto.

Autoridad Portuaria: Son autoridades portuarias en el ámbito de sus respectivas competencias, el Ministerio de Transporte en lo relacionado con las políticas y reglamentación del sector, la Superintendencia de Puertos y Transporte en lo relacionado con la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio, y la Comisión de Regulación del Transporte en lo relacionado con la regulación del sector.

Bornear: Se denomina borneo al movimiento circular que describe un buque alrededor de la posición de fondeo, el centro de este círculo está dado por el ancla arraigada al fondo.

Calabrote: En náutica, el calabrote es un cabo de los más gruesos usados por la marina para jalar los barcos a lo largo de muelles y amarrarlos, así como para todas las grandes faenas de a bordo.

Calado Operacional: El calado denota la profundidad de agua necesaria para que un buque flote libremente y se mide verticalmente desde la parte inferior de la quilla hasta la línea de flotación.

Capitán o Capitán de Buque/Nave: Es el responsable por el gobierno y dirección de la Nave.

Capitán de Puerto o Capitanía de Puerto: Autoridad marítima del puerto en su jurisdicción, designada por la DIMAR. Para los efectos del presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, el Capitán de Puerto será el de la jurisdicción de Cartagena, Departamento de Bolívar.

Carga: Son los bienes o mercaderías que se movilizan utilizando diferentes medios de transporte según su naturaleza, presentación, condición y empaque.

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

Carga Contenedorizada: Son las mercaderías que independientemente de su condición de empaque han sido dispuestas en una unidad de dimensiones convencionales o normalizadas para ser manipuladas mecánicamente en un solo movimiento.

Carga General: Es toda carga unitarizada, contenedorizada, paletizada, o semejante o que este embalada en cualquier forma, así como los contenedores. Se considera carga general a aquellos bultos individualizados, cada uno con una marca y peso que se cargan y descargan con grúas del muelle y/o buques y que para los efectos prácticos se clasifican así:

- Empacadas, ensacadas y envasadas.
- A Granel, troncos, perfiles siderúrgicos, rollos, bobinas, etc.
- Piezas, maquinaria, automóviles, estructuras metálicas.
- Extra dimensionada. Cuando no se pueden manipular con las grúas normales de muelle y/o buque, y en general su peso excede las 30 toneladas.

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

Carga Peligrosa: Es aquella que por sus características especiales entraña peligro para las personas, naves, instalaciones del puerto o al medio ambiente, clasificadas como tal por la OMI.

Cargas Objetables: Se consideran como cargas objetables aquellas que al arribo de la embarcación o barcaza muestran de manera notoria condiciones físicas diferentes a las observadas al momento del embarque y que no cumplan su caracterización técnica al momento de su desembarco.

Cargues o Descargues Directos: De la nave a medio de transporte para evacuación inmediata del terminal o viceversa.

Concesión Portuaria: De conformidad con lo establecido en el Artículo 5 de la Ley 01 de 1991, es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de un puerto a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación.

Corrida de muelle: Es la maniobra facultativa consistente en el movimiento de un buque atracado que deba ser movido con sus propios cabos a lo largo del muelle del mismo terminal, sin que implique la maniobra de zarpe, lo cual se debe hacer con asistencia de piloto practico previo reporte a la estación Control de tráfico y vigilancia marítima y fluvial (ECTVMF).

Centro Nacional de Enlace: Es una unidad de inteligencia epidemiológica y sanitaria conformada en la Dirección General de Salud Pública del Ministerio de Salud y Protección Social, creado mediante el artículo 34 del Decreto 3518 del 09 de octubre de 2006 por el cual se reglamenta el Sistema Nacional de Vigilancia en Salud Pública (SIVIGILA), para dar cumplimiento a los compromisos emanados en el Reglamento Sanitario Internacional de 2005 – RSI2005 – y el intercambio de información sobre Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional – ESPII – con la Organización Mundial de la Salud y demás organismos sanitarios internacionales.

Demora: Significa el exceso de tiempo dedicado al cargue y/o descargue, en relación con el periodo de estadía respecto a las condiciones contractuales.

Día: Significa un período de 24 horas que se inicia a las 00:00 de cualquier día y termina a las 24:00 el mismo día, siempre refiriéndose a la hora Colombiana. Cuando se haga referencia bajo el presente a una acción desarrollada en un día específico, se entenderá que dicha acción se lleva a cabo y se termina antes de las 24:00 de ese día.

Día Hábil: Cualquier día hábil de acuerdo con el calendario laboral de Colombia.

Eficiencia en el uso de las instalaciones portuarias: Es la relación entre la unidad de carga y la unidad de tiempo que existe en las operaciones de transferencia de la carga desde la nave a tierra, y viceversa; o desde el muelle hasta el sitio de almacenamiento; o la medida del tiempo de permanencia de una embarcación en los muelles del puerto.

Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII): Es un acontecimiento extraordinario que constituye una amenaza para la salud pública de los Estados a causa de la propagación de una enfermedad y que podría exigir una respuesta internacional coordinada.

Escora (List or Heel): Inclinação de una embarcación hacia el costado derecho o hacia el costado izquierdo (babor o estribor).

Estadías de Traslapo (Overlap Window): Se presentan cuando se programan 2 cargues consecutivos de tal forma, que el segundo día de la estadía de un cargue, coincide con el primer día de la estadía del siguiente cargue.

ETA (Estimated Time of Arrival - Tiempo Estimado de Llegada): Significa la fecha y hora local estimadas para la llegada de las embarcaciones al Puerto.

Funcionario Responsable: Persona designada por DEXTON o el Capitán del Buque/Nave, para los asuntos relativos a la Operación del Terminal, a la Operación del Buque, debidamente entrenada y facultada para tomar todo tipo de decisiones relativas a sus funciones. DEXTON informará a los Usuarios del Terminal quiénes son sus Funcionarios Responsables.

Garrear: Es cuando debido a la fuerza del viento o corriente, el barco arrastra su ancla sin que ésta agarre el fondo.

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

Instalaciones Portuarias: Son instalaciones portuarias las obras civiles de infraestructura y las de edificación o superestructura, así como las instalaciones mecánicas y redes técnicas de servicio construidas o ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a realizar o facilitar el tráfico portuario.

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

MARPOL: El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, (MARPOL) es el principal convenio internacional que versa sobre la prevención de la contaminación del medio marino por los buques a causa de factores de funcionamiento o accidentales. El Convenio MARPOL fue adoptado el 2 de noviembre de 1973 en la sede de la OMI. El Protocolo de 1978 se adoptó en respuesta al gran número de accidentes de buques tanque ocurridos entre 1976 y 1977. Habida cuenta de que el Convenio MARPOL 1973 aún no había entrado en vigor, el Protocolo de 1978 relativo al Convenio MARPOL absorbió el Convenio original. El nuevo instrumento denominado MARPOL 73/78 entró en vigor el 2 de octubre de 1983.

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

Nave: Se entiende por Nave toda construcción principal o independiente, idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión.

Nave de Línea Regular: Las que prestan un servicio público en tráficos regulares, en forma continua, de acuerdo con rutas e itinerarios fijados y preestablecidos.

Nave de Línea Ocasional: Son aquellas que prestan un servicio público en tráficos irregulares o en forma discontinua.

NOR (Notice of Readiness) -Notificación de Disponibilidad: Es aquel documento escrito, emitido por el Capitán del Buque entregado a DEXTON, donde se indica que la embarcación se encuentra lista en todos los aspectos operativos para realizar actividad de cargue y/o descargue. Este deberá ser firmado por el representante de DEXTON o su delegado, en señal de aceptación, en donde se especifica fecha y hora local de aceptación de la notificación. La NOR será válida una vez aceptada por DEXTON, se acepta al atraque e inicio de operaciones, si la embarcación queda en fondeo se acepta luego de las 12 horas del turn time (o de acuerdo al Chárter Party).

Obligación Aduanera en la Importación: Es el vínculo jurídico entre la Administración Aduanera y cualquier persona directa o indirectamente relacionada con cualquier formalidad, régimen, destino u operación aduanera, derivado del cumplimiento de las obligaciones correspondientes a cada una de ellas, quedando las mercancías sometidas a la potestad aduanera y los obligados, al pago de los derechos e impuestos, tasas, recargos y sanciones a que hubiere lugar.

Organización Marítima Internacional O.M.I: Es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques.

Operación: Se clasificarán las operaciones según la vía que sigue la carga.

Operación Portuaria: Es el conjunto de servicios prestados en un puerto al buque, a los pasajeros y a la carga.

Operador del Terminal: Empresa encargada de administrar y operar las Instalaciones en Tierra y zonas marítimas, con independencia técnica y administrativa.

Operadores Portuarios: Empresas debidamente registradas y habilitadas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, que prestan servicios directamente relacionados con la actividad portuaria, incluyendo, pero sin limitarse al cargue y

descargue, almacenamiento, practica, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería.

PBIP: Código Internacional para la Protección de Buques e instalaciones portuarias, Convenio SOLAS - OMI.

Período de Estadía (Lay time): Es el periodo de días consecutivos en el cual DEXTON le permite al Buque/Nave realizar las Operaciones de cargue y/o descargues sin que se incurra en demoras.

Perito de Contaminación: Es el funcionario designado por la Capitanía de Puerto, para que aborde una embarcación y supervise el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales que hacen referencia a la prevención de la contaminación marina.

Piloto Práctico: Es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una Capitanía de puerto marítima o fluvial específica, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes y capacitada para atender las consultas de los Capitanes de los buques, atender el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y de los pilotos prácticos por cambio de categoría y/o de jurisdicción, el cual debe estar acreditado con la licencia que expide la autoridad marítima nacional, en la categoría correspondiente.

Protocolo: Es el conjunto de procesos y/o procedimientos que componen la ejecución específica de una operación portuaria y/o prestación de un servicio en la terminal portuaria.

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

Reglamento: Es el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de DEXTON S.A.

Reglamento Sanitario (RSI 2005): Es un documento adoptado por Colombia como país miembro de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y aprobado en la 58ª Asamblea Mundial de la Salud en mayo de 2005, a través del cual se describen los procedimientos que el país debe cumplir en cuanto al intercambio de información sobre posibles Emergencias en Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII), la evaluación conjunta de éstas y la respuesta apropiada.

Regulaciones: Normas Nacionales e Internacionales aplicables en este documento.

Responsables de la Obligación Aduanera: La obligación aduanera es el vínculo jurídico entre la administración aduanera de la DIAN y la persona natural o jurídica para llevar a cabo las formalidades aduaneras que implican cumplir con la legislación aduanera, recaudar los derechos e impuestos, tasas y cualquier otro recargo percibido por la aduana.

Sociedad Portuaria: Sociedades anónimas constituidas con capital privado, público o mixto, cuyo objeto social es la inversión en construcción, mantenimiento, operación y administración de un puerto. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, almacenamiento y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria.

Tarifa de Operación Portuaria: Es la tarifa que se cobra por los servicios portuarios y deberá pagar el cliente, en representación de la Nave para que DEXTON emita la orden de cargue y/o descargue de la Nave y por lo tanto se inicien las maniobras de Amarre.

TBA (To Be Advised) -A ser Notificado: Significa cualquier información relativa al cargue, que se debe indicar posteriormente por el Usuario del Terminal a DEXTON tal como el destino de un barco, del agente marítimo, entre otros.

Terminal: Las instalaciones y zonas accesorias dadas en concesión a DEXTON y estipuladas en el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 del 30 de septiembre de 2011 y el OTROSI No 1 del 8 de mayo del 2016.

Transferencia Marítima: Comprende el conjunto de actividades de cargue y descargue mediante las cuales la carga es transferida de un medio de transporte marítimo al muelle, en DEXTON se realiza mediante tuberías a tanques.

Transferencia Terrestre: Comprende el conjunto de actividades mediante las cuales la carga es transportada vía terrestre con destino a/o procedente de otras zonas del país o fuera de las instalaciones del Terminal, área concesionada, tales como: del sitio de almacenamiento a su destino final fuera de DEXTON y de un sitio de almacenamiento a otro dentro de las instalaciones de DEXTON (Movilización de carga).

TBN (To Be Nominated) - A Ser Nominado: Significa la nominación de un Buque/Nave, cuyo nombre será suministrado posteriormente por el Usuario a DEXTON.

Tonelaje de Peso Muerto (DWT): Significa la capacidad de carga total, más la capacidad de los tanques para combustible, bodegas, etc., que un barco puede llevar hasta su línea de flotación o marca de máxima carga.

Turno de Amarre o Ventana (Layday o window): Es el período de días consecutivos asignado para que un buque arribe al terminal, dentro de las cuales tendrá prelación para el amarre. El turno de amarre inicia a las 00:00 horas del primer día asignado y termina a las 24:00 horas del último día asignado o inicia a las 00:00 horas del primer día asignado y termina en el momento en el que el Buque tenga la NOR (Notice of Readiness) debidamente aceptada por DEXTON.

Usuario del Terminal o Usuario: Son los Armadores, agentes marítimos, propietarios de la carga, los operadores portuarios, sociedades de intermediación aduanera, contratistas y en general toda persona que utiliza las instalaciones portuarias o reciben servicios del terminal.

Vía Directa: Es el paso directo de la carga al medio de evacuación. Operación directa a camión. Operación directa a tubería, ductos, bandas transportadoras.

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

- En la instalación portuaria la prestación de los servicios se realiza mediante operadores portuarios especializados en las diferentes actividades tales como: cargue, descargue, almacenamiento, practicafe, remolque, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación y reconocimiento.
- La prestación de los servicios portuarios se requiere dentro del marco de la Ley 01 del 10 de enero de 1991, Decreto 2091 del 28 de diciembre de 1992, Resolución 0478 del 8 de junio de 1999 y el Decreto 2053 del 23 de julio de 2003, para realizar actividades portuarias en Colombia la empresa debe registrarse ante el Ministerio de Transporte.

- Con respecto a los aspectos técnicos las empresas de operación portuaria deberán presentar fotocopia de la Certificación y Clasificación del buen estado de la maquinaria y los equipos de operación que dispone para la prestación de los servicios.
- La certificación y clasificación del buen estado de la maquinaria y equipos de operación, aplica para los equipos de propiedad de la instalación portuaria, los adquiridos a través de leasing, como también para aquellos equipos en arriendo.
- DEXTON definirá los requisitos para el registro de los diferentes operadores y usuarios del terminal y solicitará los documentos que considere pertinentes para el muelle, con el fin de verificar las capacidades e idoneidad profesionales aplicados a cada uno de los diferentes servicios que se pretende realizar.

1.5. Obligaciones de DEXTON.

- Adoptar y cumplir las disposiciones contenidas en el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de DEXTON conforme los requerimientos del Ministerio de Transporte, con base en la Ley 1º del 10 de enero de 1991 y Resolución 000850 de abril 6 de 2017, el cual es de cumplimiento obligatorio para las personas, entidades, los usuarios y operadores portuarios que soliciten o utilicen sus servicios.
- Atender toda solicitud de servicio portuario adicional a las reglamentadas en la resolución 00850 del 6 de abril del 2017, cuando estas se encuentren relacionadas con la seguridad del puerto, salvamento, rescate y lucha contaminación, realizada por los usuarios de DEXTON, a costa del solicitante y previa disponibilidad de los recursos del terminal portuario
- Permitir en todo momento el libre acceso a sus instalaciones de los funcionarios de Superintendencia de Puertos y Transportes, Autoridades Ambientales, Dirección General Marítima -DIMAR o quienes hagan sus veces y demás autoridades competentes. Igualmente rendir oportunamente los informes habituales que estas entidades requieran y aquellos que les solicite por razones especiales, de conformidad con lo previsto en la legislación aplicable.
- Adquirir y mantener vigentes las garantías que aseguren el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades que se deriven de las actividades portuarias de DEXTON, así como de los servicios que se presentan en el terminal portuario de acuerdo a la normatividad vigente.
- Garantizar la continuidad y regularidad en la prestación de los servicios de acuerdo con el horario de trabajo establecido en el presente reglamento, de acuerdo a la demanda de servicios.
- Velar por el manejo integrado de desechos y residuos oleosos de los buques según lo establecido en el plan de manejo ambiental, con el fin de garantizar el cumplimiento del convenio MARPOL 73/78, para la implementación de instalaciones de recepción y/o recibo de desechos/residuos oleosos de los buques que arriben al terminal portuario de DEXTON, permitiendo la evacuación de los desechos y residuos oleosos de los buques de manera adecuada hasta su disposición final para evitar la contaminación del medio marino y/o terrestre.
- Reportar con veracidad y exactitud los informes que se presenten con relación a la actividad portuaria. La Superintendencia de Puertos y Transporte y/o entidades ambientales dentro de sus atribuciones podrán aplicar sanciones cuando se encuentren irregularidades en este aspecto, sin perjuicio de otras acciones legales que correspondan según su naturaleza y que correspondan a otras entidades.

- Garantizar la libre competencia en el acceso a los servicios portuarios autorizados, sin perjuicio de lo previsto en la Ley para el servicio de practicaje, de acuerdo con lo expuesto en la Resolución 000850 de abril 6 de 2017 y con las demás disposiciones establecidas por la autoridad marítima, manteniendo el equilibrio entre la demanda de los servicios, la capacidad de la infraestructura portuaria y la eficiencia en el uso de los recursos.
- Velar por la seguridad, calidad y eficiencia en el manejo de la carga y el uso de las instalaciones portuarias, así como del control de los accesos de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario y sus áreas de almacenamiento, sin perjuicio de las actuaciones y actividades que las autoridades deban llevar a cabo en desarrollo de sus funciones.
- Coordinar con las autoridades competentes para que, en el ejercicio de las funciones y atribuciones legales, tales como regulaciones sanitarias, marítimas, humanas, animales y vegetales, migración, requisitos aduaneros, controles de la Capitanía de Puerto, entre otras, no se produzcan retrasos en las operaciones.
- Velar por que todos los servicios prestados en DEXTON estén sujetos a las regulaciones contenidas en el presente reglamento y sean pagados por los usuarios de acuerdo la estructura tarifaria vigente.
- Reportar periódicamente a la Superintendencia de Puertos y Transporte o a la entidad que haga sus veces, la información sobre indicadores portuarios y capacidad portuaria, de acuerdo con la reglamentación que emita tal entidad.
- Desarrollar zonas de servicios previo al ingreso a la terminal portuaria, en aras de mejorar las condiciones de productividad, competitividad y de trabajo.
- Facilitar el libre acceso al procedimiento de agendamiento de citas y de enturnamiento que garanticen la libre competencia y el cumplimiento de estándares de calidad en zonas de descanso, cargue y descargue y patios. La instalación portuaria garantiza el acceso directo a la información de enturnamiento y citas agendadas de vehículos de carga y despachos, haciendo uso de las tecnologías y las comunicaciones, con el objetivo de minimizar los tiempos de permanencia de las cargas en el terminal portuario.
- Cuando la prestación de los servicios deba ser interrumpida por fuerza mayor o caso fortuito, DEXTON adoptara las medidas de emergencia a que haya lugar para restablecer el servicio en el menor tiempo posible.

1.5.1. Obligaciones de los operadores portuarios

- Las disposiciones y normas contenidas en el presente Reglamento son de obligatorio cumplimiento y se aplican a todas las personas naturales o jurídicas que utilicen las instalaciones o presten servicios a DEXTON, donde se realizan actividades portuarias de atraque, zarpe, manejo de productos líquidos a granel.
 - Al ingreso a las instalaciones de DEXTON, así como durante el uso de sus instalaciones o servicios, el capitán de la nave y su tripulación, sus agentes marítimos y los usuarios, manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente reglamento.
 - El control del tráfico marítimo en las aguas jurisdiccionales y en los puertos nacionales es competencia de la Dirección General Marítima DIMAR. Las personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades marítimas en los puertos nacionales
-

están obligadas a cumplir las disposiciones que para efectos del control del tráfico marítimo expida la Autoridad Marítima, en coordinación con las normas establecidas en el presente Reglamento.

- La Superintendencia de Puertos y Transporte ejercerá la vigilancia respecto a la prestación del servicio por parte de los operadores portuarios y de los usuarios de DEXTON para evitar los abusos y prácticas monopolísticas y de competencia desleal.
- DEXTON y los prestadores de servicios en el terminal portuario, además de las normas nacionales aplicables para el caso, deberán cumplir los tratados, convenios, acuerdos ratificados por el país para tal efecto, también deberán tener en cuenta las recomendaciones y directrices adoptadas por las autoridades marítimas, portuarias y ambientales Colombianas, relacionadas con las operaciones y servicios que se presten en la terminal portuaria.
- Atender toda solicitud de servicio portuario adicional a las reglamentadas en el presente documento, cuando estas se encuentren relacionadas con la seguridad del puerto, salvamento, rescate y lucha contra la contaminación, realizada por los usuarios del puerto, a costo del solicitante y previa disponibilidad de los recursos de la terminal portuaria.
- Aportar a las autoridades competentes la información que les sea requerida en el cumplimiento de sus funciones y competencias.
- Adquirir y mantener vigentes las garantías que aseguren el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades que se deriven de las actividades que realizan, así como de los servicios que se presten en el puerto de acuerdo a la normatividad vigente.
- Adoptar y cumplir con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de DEXTON.
- Velar por el manejo integrado de desechos y residuos generados por buques, con el fin de garantizar el cumplimiento del Convenio MARPOL 73/78, por parte de los buques que arriben al terminal, y de esta forma prevenir la contaminación del medio marino. DEXTON y los prestadores de los servicios portuarios deberán permitir, en caso de requerirse, la evacuación de los residuos oleosos de los buques de manera adecuada hasta su disposición final para evitar la contaminación del medio marino y/o terrestre.

1.5.2. Obligaciones de las agencias marítimas.

- Las agencias marítimas son empresas autorizadas por DIMAR, dedicadas a gestionar ante la Autoridad Marítima Colombiana, los requerimientos de las motonaves nacionales y/o extranjeras que arriben al puerto.
 - Las agencias marítimas para la prestación de servicios en la instalación portuaria deben contar con licencia de explotación comercial vigente expedida por la autoridad marítima nacional, DIMAR.
 - Al ingreso a las instalaciones de DEXTON, así como durante el uso de sus instalaciones o servicios, las agencias marítimas, manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente reglamento.
 - Aportar a las autoridades competentes la información que les sea requerida en el cumplimiento de sus funciones y competencias.
-

- Garantizar la continuidad y regularidad en la prestación de los servicios de acuerdo a los horarios establecidos por la operación, para la adecuada prestación del mismo.

1.5.3. Obligaciones de los usuarios del terminal portuario

- Las normas establecidas en el presente reglamento no eximen a los usuarios o sus representantes, del cumplimiento de las disposiciones expedidas por la Dirección General Marítima, la Administración de Impuestos y Aduanas (DIAN), Superintendencia de Puertos y Transporte, y demás autoridades que ejercen funciones específicas en las actividades portuarias conforme a la ley, tales como las de inmigración, sanitarias, policivas, ambientales, etc.
- En la actividad portuaria del terminal de DEXTON las personas naturales o jurídicas en ella involucradas, se someterán a lo prescrito por los Convenios Marítimos Internacionales ratificados por la Nación, así como a las recomendaciones y directrices adoptadas por las Autoridades Marítima y Portuaria Nacional.
- Al ingreso a las instalaciones de DEXTON, así como durante el uso de sus instalaciones o servicios, los usuarios manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente reglamento.
- Cumplir con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de DEXTON.

1.5.4. Protección de buques e instalaciones portuarias (PBIP).

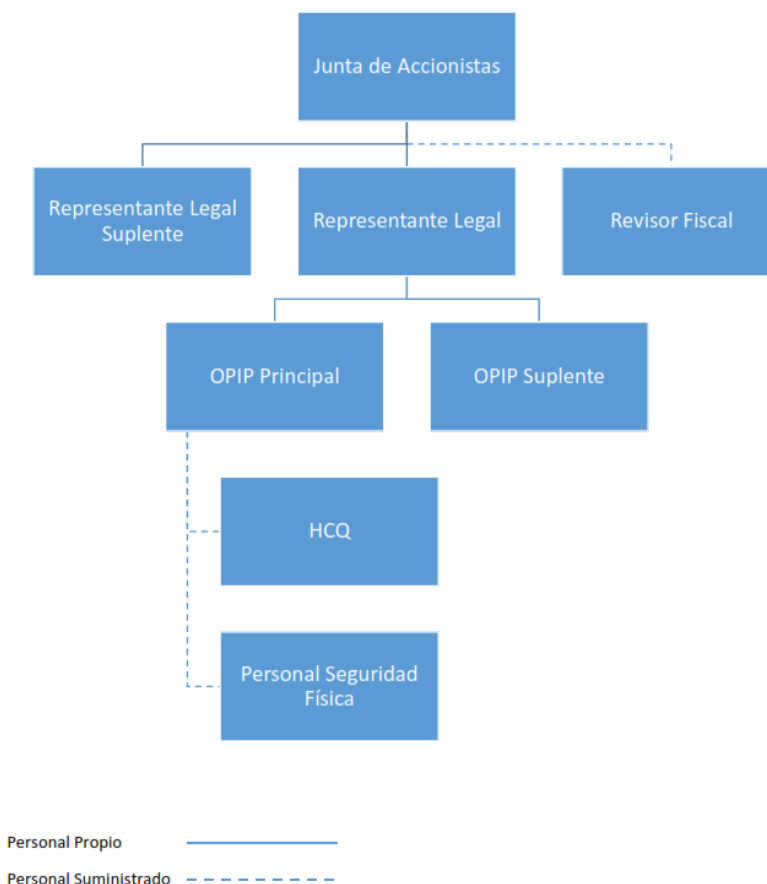
De acuerdo con la modalidad del servicio portuario de DEXTON, el cual es al público en general y su alcance considera e incluye atender tráfico marítimo internacional, el terminal portuario de DEXTON cumple con los requisitos del Código Internacional para la Protección de los buques y de las Instalaciones Portuarias (CODIGO PBIP), aprobado por parte de la autoridad marítima DIMAR mediante la expedición de la Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria vigente hasta junio de 2019.

2. CAPÍTULO II. ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACION DEL TERMINAL PORTUARIO

2.1. Organización.

El organigrama establecido para la administración de la instalación es el siguiente:

Organigrama Sociedad Portuaria Dexton



DEXTON utiliza para su funcionamiento el esquema organizacional y equipos propios y de los diferentes operadores portuarios para la prestación de un servicio eficiente; el Gerente está a cargo de las relaciones de la Compañía con los clientes, autoridades y asociaciones.

2.1.1. La empresa.

La Instalación Portuaria de DEXTON S. A, está localizada en el kilómetro 11 de la vía Cartagena-Pasacaballos, aproximadamente entre los 75° 30' 12.63"W y 10° 18' 24.06"N, en la zona industrial de Mamonal, Departamento de Bolívar, con los siguientes linderos: Al sur con la empresa BRINSA S. A, al norte con ESSO COLOMBIANA S. A, al este con la vía Cartagena-Pasacaballos y por el occidente con la bahía de Cartagena.

DEXTON es una empresa de inversión privada pero de servicio público y los servicios que presta son:

- a. Portuarios de recibo, almacenaje, Zona Franca, Zona Aduanera, despachos de productos de importación o exportación hacia o desde Colombia.
- b. Muellaje.

2.1.2. Funciones de DEXTON.

DEXTON se obliga para con la ANI o quien haga sus veces a cumplir con todas las obligaciones legales y contractuales para el desarrollo del contrato de Concesión Portuaria No. 003 de septiembre de 2011 y sus respectivos Otrosí N° 01, en especial, con las siguientes:

- Pagar la contraprestación establecida en el contrato y la contribución especial que para el efecto se establezca, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes y dentro de los plazos correspondientes.
- Desarrollar las actividades portuarias de conformidad con las disposiciones legales vigentes.
- Abstenerse de toda práctica que tenga la capacidad, el propósito o el efecto de generar competencia desleal o que cree prácticas restrictivas de la competencia, de conformidad con el artículo 22 de la Ley 01 de 1991, así como, el cobro de las tarifas especulativas o que resulten ostensiblemente altas o más bajas que las usuales en el mercado.
- Cumplir con todas las normas y disposiciones para el control y vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transporte o de quien haga sus veces, de conformidad con los términos legales.
- Cumplir con los demás requerimientos que las leyes prevean, respecto de otras autoridades de cualquier orden, entre otras, la obtención de licencias y permisos de autoridades locales y en forma especial, las exigencias que formule cualquiera de las autoridades competentes.
- Procurar la conservación y protección del medio ambiente y llegado el caso, recuperarlo según las instrucciones de las autoridades competentes y adoptar las medidas de preservación sanitaria y ambiental que le sean requeridos, de conformidad con los permisos y/o autorizaciones ambientales emitidos por las autoridades competentes, los cuales deberán mantener vigente.
- Prestar la colaboración que las autoridades demanden, en casos de tragedia o calamidad pública, en las zonas objeto de la concesión.
- Denunciar ante las autoridades competentes, cualquier irregularidad que pueda constituir delito o que atente contra la ecología, medio ambiente o la salud de las personas o los animales.
- Mantener en buen estado de operación y mantenimiento, las zonas de uso público y la infraestructura portuaria y comprometerse a revertirlas a la Nación en los términos establecidos en el contrato de concesión portuaria y en las disposiciones legales vigentes para este efecto.

- Observar y cumplir las disposiciones sobre higiene y seguridad portuaria, seguridad y protección a las instalaciones portuarias y seguridad industrial.
- Mantener vigente las pólizas que se constituyan en desarrollo del contrato de concesión y reponer su monto cada vez que se disminuya o agote.
- Suministrar a la Superintendencia de Puertos y Transporte, a la Agencia Nacional de Infraestructura ANI y a cualquier autoridad que así lo requiera los informes o documentos necesarios para el ejercicio normal de sus funciones en especial aquellas de vigilancia y control.

2.2. Administración.

2.2.1. Modelo de administración y operación portuaria.

DEXTON está especialmente equipada para realizar de manera directa las operaciones de Recibo, Almacenamiento y Despacho de productos líquidos a granel, desde los buques hasta los sistemas de transferencia y viceversa, mediante sistemas de bombeo hasta los tanques de almacenamiento y vehículos terrestres para su cargue y/o descargue.

El terminal portuario es de inversión privada con prestación de servicios al público en general, operado bajo el esquema de Concesión Portuaria según lo establecido en el Contrato de Concesión Portuaria No. 003 del 30 de septiembre de 2011 de la Superintendencia General de Puertos y el Otrosí N° 1 del 8 de mayo del 2016 firmado con la ANI.

2.2.2. Relación con los usuarios y Política Integral.

Los usuarios tanto operadores como proveedores de los diferentes servicios deben dar cumplimiento a las disposiciones establecidas por DEXTON en el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.

Política Integral

En DEXTON S.A, como empresa dedicada al recibo, almacenamiento y despacho de productos líquidos a granel nos comprometemos a:

- Satisfacer los requerimientos de nuestros clientes, contractuales, legales y reglamentarios aplicables al Sistema de Gestión Integral,
 - Promover la mejora constante de nuestros procesos mediante el aprovechamiento óptimo de los recursos humanos, físicos, financieros y técnicos asignados.
 - Prevenir, detectar y controlar los riesgos de lavado de activos asociados con operaciones de comercio exterior y cambiarias que afecten la estabilidad y transparencia de la organización,
 - Cumplir con el Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias PBIP.
 - Proteger el medio ambiente a través del cumplimiento de los planes de manejo ambiental y de contingencia establecidos,
-

- Responder a la confianza depositada por nuestros grupos de interés de forma sostenible, atendiendo sus solicitudes, proporcionándoles información veraz y fomentando nuestras relaciones con ellos enmarcadas en el cumplimiento de los derechos humanos.

Todo lo anterior encaminado al desarrollo sostenible entre la satisfacción del cliente, la rentabilidad del negocio, la seguridad, la calidad de la vida laboral y la conservación ambiental.

2.2.3. Estructura tarifaria

De conformidad con las disposiciones establecidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, DEXTON cuenta con tarifas sometidas a dicho ente de inspección, vigilancia y control, debidamente aprobadas. La tarifa no incluye los pagos a entidades oficiales o privadas que generen los cargamentos que ésta maneje, tales como: Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, DIAN, compañías navieras, terrestres, fluviales, etc.

2.2.4. Protocolo de facturación.

Se utilizará el protocolo de facturación de la Sociedad Portuaria DEXTON S. A., como propietaria y operadora del terminal de productos líquidos a granel, a saber:

1. Registro clientes y/o usuarios
2. Registro de operaciones
3. Emisión de factura por los medios establecidos
4. Seguimiento de cartera

La facturación de todo tipo de operaciones y/o servicios en DEXTON se maneja mediante el sistema interno de la empresa. Este sistema diligencia la información registrada por todas las áreas que participan directamente en la operación, con el ingreso de la respectiva documentación y confirmación de parte del área de operaciones hasta llegar al área comercial que configuran los contratos con los manifiestos y sus consignatarios. Por último, el área de facturación realiza la configuración del servicio y ejecute la factura.

2.2.5. Sistema de Gestión Integral

DEXTON cuenta con un Sistema de Gestión Integral alineado a estándares de Gestión de Calidad, Ambiental, Seguridad y salud en el Trabajo y Gestión en Protección conforme al Código PBIP; certificado en la Norma Técnica Colombiana NTC ISO 9001:2015.

2.2.5.1. Objetivos del Sistema de Gestión Integral.

- Prevenir, controlar y reducir los riesgos asociados a las actividades realizadas en las operaciones.
 - Garantizar la administración adecuada de los recursos para el cumplimiento de las metas establecidas.
 - Satisfacer las expectativas y necesidades de las partes interesadas.
 - Prevenir, controlar y reducir los impactos ambientales generados en las operaciones.
-

2.2.6. Políticas de calidad y acceso

Con el fin de promocionar y mejorar la competitividad de los servicios prestados, DEXTON establece una política de calidad y acceso, que deben ser cumplidas por los operadores portuarios y demás prestadores de servicios en el terminal portuario, para alcanzar los siguientes objetivos:

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

2.2.7. Sistemas de información, comunicación, documentación.

DEXTON podrá abstenerse de prestar los servicios a los operadores, cargas o embarcaciones cuyos documentos no estén completos, o debidamente elaborados o su información sea inconsistente. La fecha y hora que se tiene en cuenta para el recibo de los documentos es aquella en la cual DEXTON los acepta a satisfacción.

El terminal portuario dispone de una plataforma de sistemas administrativos y operativos que brinda a todos los usuarios del terminal, la posibilidad de interactuar con sus diferentes departamentos y también les permite a las organizaciones involucradas enviar y recibir información fundamental para la gestión en el puerto, simplificando las transacciones y minimizando costos y tiempos.

2.2.8. Código de Ética.

El Código de Ética de DEXTON es la herramienta a partir de la cual se reúne en un solo cuerpo normativo las políticas, principios y criterios que debe regular su gestión, el desarrollo de las actividades técnicas y profesionales de su personal, todo lo anterior con sujeción a valores y principios éticos comunes a todos los actores de su actividad empresarial.

El Código de Ética contribuye en la construcción de un óptimo ambiente laboral, estableciendo de forma clara y precisa las reglas de comportamiento para directivos, empleados, clientes, transportadores, inspectoras, proveedores, contratistas y demás involucrados laboral o comercialmente con DEXTON, y de esta manera construir relaciones dentro y fuera de la empresa basadas en la confianza, transparencia y la credibilidad.

Las disposiciones descritas y establecidas en el Código de Ética son de obligatorio cumplimiento por todos los empleados de DEXTON, así mismo su aplicación se hará extensiva en lo que resulte pertinente al personal contratado indistintamente de la modalidad de su vinculación, así como a los clientes, proveedores, contratistas y demás partes involucradas en las relaciones comerciales de la empresa.

3. CAPÍTULO III. INFRAESTRUCTURA Y ACCESO

3.1. Canales de acceso

Accesos marítimos.

El acceso marítimo al muelle de DEXTON se realiza inicialmente a través del canal principal de navegación de la Bahía de Cartagena (Bahía General) y posteriormente se continúa a través del canal que conduce al terminal portuario.

Descripción del canal de acceso, profundidad mínima, promedio, máxima.

- Una vez la nave sobrepasa el canal de Bocachica, esta se conduce a través del canal natural de la Bahía de Cartagena, el cual se encuentra debidamente señalizado por DIMAR, que tiene profundidad promedio de 25 metros y se encuentra registrado en la publicación Carta Náutica Col 261. Se tiene acceso al canal de Bocachica con rumbo 087°, después de sobrepasar por babor la boya verde N° 11 se cambia al rumbo 060° hasta dejar por estribor la boya roja N° 18, donde se vira a estribor hasta el rumbo 135° con enfilación hacia la plataforma de DEXTON S. A.
- El rumbo de aproximación inicia en la boya roja N° 18, desde donde se fija el rumbo final de enfilación 135° hacia la plataforma de atraque de DEXTON S. A. La profundidad máxima actual del canal en la Bahía es de 28.0 metros y la profundidad máxima en el área de maniobras y atraque es de 10.5 m; en el sector de atraque se realizaran dragados de profundización hasta llegar a 13.0 metros.

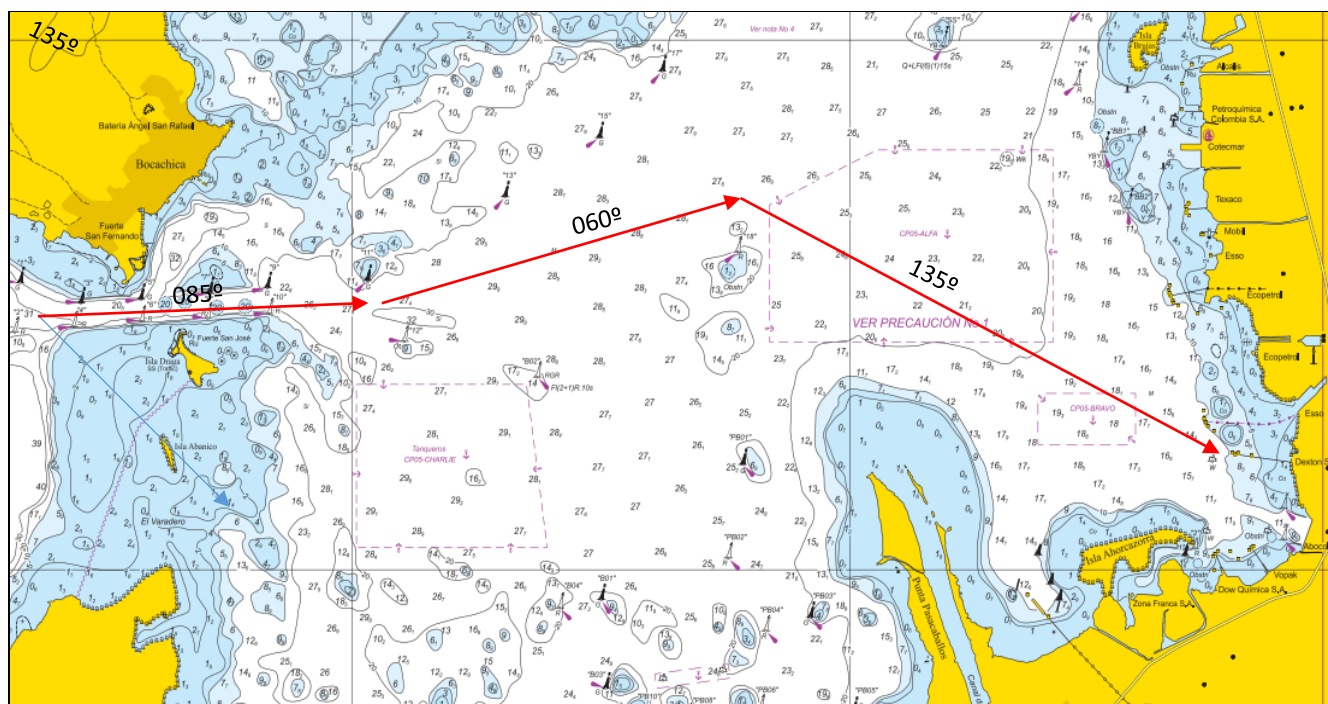


Figura 3-1. Carta náutica Col 261, donde se registra los rumbos para llegar a DEXTON S. A.

Dimensiones.

En resumen, el canal de acceso tiene su inicio en el canal de Bocachica entre las boyas 3 y 4, con una longitud total de 8550 metros, conformado por tres sectores, con el dimensionamiento que se registra en la tabla siguiente.

Tabla 3-1. Dimensionamiento del canal de acceso

Sectores	Long (m)	Ancho (m)	Prof. (m)
Sector 1: Boya 3° a 9°	1500	100	15
Sector 2: Boya 9° a 18°	3300	Sin limite	28
Sector 3: Boya 18° a l. P	3750	Sin limite	20

3.2. Dársena de maniobras.

En las áreas marítimas adyacentes al terminal portuario no se tiene definida dársena de maniobras; para el retiro de las naves, estas son remolcadas de popa desde el muelle de DEXTON hasta el área común de aproximación a las plataformas de atraque de la ESSO COLOMBIANA SA y DEXTON S. A, la cual tiene las siguientes características:

Tabla 3.2. Características del área de maniobras para el reviro de las motonaves

Longitud (° W)	Latitud (° N)	Diámetro de giro	Profundidad		
			Máxima	Mínima	Promedio
75° 30' 36.2"W	10° 18' 27.0"N	200 metros	16 metros	14 metros	15 metros

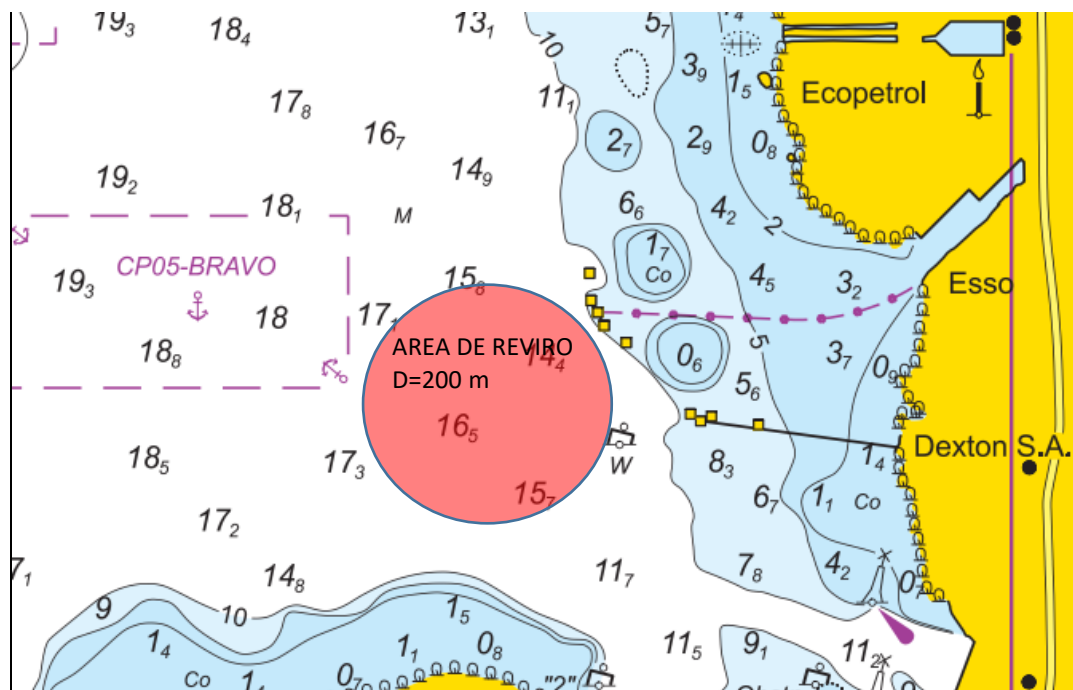


Figura 3-2. Área de maniobras para las operaciones de reviro de las motonaves que zarpan de DEXTON S. A.

3.3. Áreas de atraque

3.3.1 Localización.

TABLA 3-2 Definición del área de atraque y maniobras

VERTICE	LATITUD N (°)	LONGITUD W (°)
1	10° 18' 28.73"	75° 30' 30.02"
2	10° 18' 27.79"	75° 30' 23.49"
3	10° 18' 26.13"	75° 30' 23.79"
4	10° 18' 27.13"	75° 30' 30.32"

3.3.2 Profundidades.

Profundidad área de atraque		
Máxima	Mínima	Promedio
10,5 metros	10 metros	10,3 metros

3.3.3 Dimensiones.

El área de atraque se encuentra definida por una poligonal rectangular de 200x50 m, cuya posición se define con los vértices siguientes:



Figura 3-3. Área de atraque DEXTON S. A.

Se tiene una (1) plataforma compuesta por dos (2) módulos de concreto de 4,53x4,2 m y 4,4x1,3 m, para cargue y descargue construida en concreto, apoyada sobre pilotes metálicos, protegida con defensas de caucho, en la que se encuentran instaladas 2 bitas de amarre, múltiple de conexión de las tuberías de los productos, consistente en siete (7) líneas de recibo

o despacho, punto terminal de la estación contra incendios, sistemas de iluminación, duchas lavajos y señalización de seguridad.

Tabla 2. Líneas que conforman el sistema de cargue y/o descargue en la plataforma de operaciones

líneas	Diámetro	Numero de válvulas	Producto que maneja
1	6"	2	Aceite
2	6"	2	Aceite
3	8"	3	Aceite
4	8"	1	GLP-LIQUIDO
5	4"	1	GLP-VAPOR
6	4"	1	Aceite mineral
7	6"	1	Estireno

La plataforma de operaciones esta complementada con dos (2) piñas de atraque, situadas 25,0 m adelante y 25,0 m atrás del eje vertical de la plataforma de cargue, cada una con una bita para amarre de los buques con capacidad de amarre de 100 toneladas y defensas de caucho. Desde el nivel superior las piñas de atraque tienen 1,0 m de altura sobre el nivel del mar, están construidas en concreto sobre pilotes inclinados, elementos accesorios como escalera de acceso, señalización lumínica y sistemas de amarre para las embarcaciones menores de apoyo en las maniobras.



Figura 3. Características de la pasarela con los siete (7) sistemas de tuberías de cargue y/o descargue de DEXTON S. A.

Estructuras de amarre de Proa y Popa

Se tienen dos (2) puntos de amarre; uno para la proa del buque y corresponde a una piña triangular de concreto en posición 75° 30' 23.0"W y 10° 18' 25.79"N a 320 metros de la línea de costa, construida sobre pilotes y con una bita de 100 toneladas.

El segundo punto de amarre para la popa del buque es una boya de amarre de 2.0 m de diámetro, a 140 metros de distancia de la plataforma central y 80 metros atrás de la línea de atraque, construida en acero naval, tiene 1,0 m de altura focal, tiene un ancla patente de tres (3) toneladas, se encuentra pintada de color amarillo y tiene señalización lumínica.

3.4. Muelle

3.4.1 Tipo:

Corresponde a una solución compuesta por duques de alba y una pasarela.

3.4.2 Dimensiones.

La Instalación Portuaria está conformada por una pasarela de 442,5 metros de longitud y 1,5 m de ancho, con 2 piñas de atraque (7x4 m), complementado lo anterior con una (1) piña de amarre triangular de 3,62 m de lado y una boya de amarre en el veril de 12,0 metros de profundidad.

DEXTON está integrado por una plataforma de cargue y descargue, dos piñas (Dolphin) de atraque, una piña triangular de amarre para la proa y una boya metálica de amarre para la popa, lo cual permite el atraque de embarcaciones de hasta 180 metros de eslora, 30 metros de manga, 40.000 toneladas de desplazamiento y un calado menor a la profundidad máxima del canal. Los elementos que lo conforman son:

3.4.3 Sistema constructivo.

Pasarela.

Metálica y en concreto, de 442,5 metros de longitud y 1,5 m de ancho, con apoyos consistentes en cabezal de concreto sobre un par de pilotes metálicos ubicados cada 9 metros a lo largo de la pasarela. Los elementos que conforman esta pasarela son:

- Pilotes metálicos de 12 pulgadas de diámetro, espesor de pared 5/16 pulgadas.
- Piso de cemento de 1.5 m de ancho y pasamano metálico en tubería de dos pulgadas de diámetro.

Piñas de atraque.

Dos piñas de atraque separadas cada una a 25 metros, a lado y lado del eje vertical de la plataforma central; los elementos que la conforman son:

- 20 pilotes metálicos de 12 pulgadas de diámetro, 5/16 pulgadas de espesor y 22 metros de longitud.
- Un cabezal en concreto reforzado de 1.0 metros de alto, 7 metros de largo y 4 m de ancho, una defensa de caucho vulcanizado tipo celda de 1 m. de profundidad provista de pantalla frontal y herrajes para soporte y una bita metálica ubicada en el centro de cada una de las piñas.



Figura 4. Características de las piñas de atraque y amarre en el sector oriental de la de DEXTON S. A.

Plataforma de cargue y descargue.

Los elementos que lo conforman son:

- Doce pilotes de 20 pulgadas de diámetro, 5/16 pulgadas de espesor y 22 metros de longitud, dieciséis pilotes metálicos de 12 pulgadas de diámetro, 7/16 pulgadas de espesor y 20 metros de longitud.
- Un cabezal en concreto reforzado de 1.2 metros de alto, 11 metros de largo y 5 metros de ancho, tres defensas de caucho vulcanizado tipo A de 0.3 metros de profundidad, 0.6 metros de ancho y 2 metros de largo.
- Dos bitas metálicas colocadas hacia los extremos laterales de la plataforma.
- Múltiple de conexiones de siete (7) tuberías metálicas con sus respectivas válvulas y mangueras para el cargue y descargue de productos líquidos a granel.
- Un dique de contención de 0.4 m de altura con capacidad de 22 m³ para contener derrames.

Punto fijo amarre de proa.

Consistente en un cabezal o piña triangular de concreto reforzado sobre pilotes metálicos de 12 pulgadas de diámetro, 7/16 pulgadas de espesor, 20 metros de longitud y una bita metálicas para el amarre de las motonaves.

Punto fijo amarre de popa.

Consiste de una boya metálica de 2.0 m de diámetro de color naranja unida a un ancla.

Profundidad al costado del muelle, piñas y boyas de amarre.

- Costado de la plataforma y piñas: 10.0 metros (con el dragado de profundización quedara en 13.0 metros)
- Punto fijo amarre de proa: 8.5 metros.
- Boya de amarre de popa: 12.0 metros.



Figura 5. Localización de la infraestructura portuaria de DEXTON S. A.

3.4.4 Cálculo de resistencia.

Las piñas de atraque están diseñadas para resistir una tensión lateral de 40000T de peso muerto y la plataforma de cargue/descargue un esfuerzo lateral de 30000T.

3.4.5 Planos.

Se anexa el plano batimétrico de noviembre 5 de 2018 con el registro de las características de las construcciones de apoyo a las operaciones portuarias y de los sistemas de amarre, igualmente se define el área de atraque y el canal de aproximación.

3.4.6 Elementos de amarre.

Piña de amarre de proa.

Consistente en un cabezal o piña triangular de concreto reforzado sobre pilotes metálicos de 12 pulgadas de diámetro, 7/16 pulgadas de espesor, 20 metros de longitud y una bita metálicas para el amarre de las motonaves con capacidad de 90T.

Punto fijo amarre de popa.

Consiste de una boya metálica de color naranja de 2,0 metros de diámetro, asegurada con anclas, con capacidad de 50T de tensión, esta se localiza en Longitud 75° 30' 32,15"W y 10° 18' 24,45"N.

Piñas de amarre/atraque.

Se tienen dos (2) piñas de amarre/atraque, con bitas de 150T de capacidad de tensión.

3.4.7 Elementos de defensa.

Las dos (2) piñas de atraque se encuentran acondicionadas con defensas de caucho vulcanizado tipo celda de 1 m. de profundidad provista de pantalla frontal y herrajes para soporte y una bita metálica ubicada en el centro de cada una de las piñas; las características de las defensas son:

Size	Height mm	Minimum		Maximum	
		Reaction Force	Energy Absorbed	Reaction Force	Energy Absorbed
		kN	kNm	kN	kNm
		52.5% deflection			
ESC- CLF1000	1000	355	155	750	330

3.5. Ayudas a la navegación.

El Terminal portuario de DEXTON se localiza en el sector oriental de la Bahía de Cartagena, de acuerdo con la Carta Náutica Col 261, editada por DIMAR, sus coordenadas en el sistema internacional WGS-84 corresponden a: Longitud 75° 30' 12.63"W y 10° 18' 24.06"N.

El terminal no requiere señalización marítima propia, para los efectos de recalada y zarpe de embarcaciones se utiliza la señalización instalada en los canales de navegación de la bahía por la autoridad marítima (DIMAR).

El sistema de señalización del canal principal se encuentra registrado en las cartas náuticas Col 261 y Col 262 de navegación de la Bahía de Cartagena, y su mantenimiento y funcionabilidad es responsabilidad de la Dirección General Marítima.

3.6. Peligros a la navegación.

Los peligros a la navegación en el canal natural de la Bahía de Cartagena y en el canal de acceso y arribo a DEXTON se encuentran identificados y registrados en las cartas de navegación del área (Col 261 y Col 262), elaboradas por la Autoridad Marítima y publicadas oficialmente en los avisos a los navegantes.

No hay peligros a la navegación en la zona de maniobras ni en el canal de acceso al muelle. No obstante, DEXTON informará a la Superintendencia General de Puertos y a la Dirección General Marítima la ocurrencia de cualquier siniestro que se presente en la instalación portuaria y en el canal de acceso al terminal y área de maniobra, que pueda constituir peligro para la navegación.

3.7. Áreas de fondeo.

En las cartas náuticas Col 261 y 262 editadas por la Dirección General Marítima se tienen definidas en la Bahía de Cartagena las áreas de fondeo y áreas restringidas para la navegación; las áreas restringidas se encuentran balizadas y señalizadas con boyas.

3.7.1 Localización

En la Bahía de Cartagena se tienen cuatro (4) áreas de fondeo, así:

- El área de fondeo "A" en el sector sur oriental, frente a las instalaciones de Ecopetrol.
- El área de fondeo "B" en el sector sur de la bahía, al occidente de la desembocadura del canal del Dique.
- El área de fondeo "C" frente al Varadero, al sur-orienté del canal de Bocachica
- El área de fondeo "D" en el sector norte de la isla de Tierrabomba.

La Autoridad Marítima ha registrado en las cartas de navegación estas áreas y se encuentran publicadas internacionalmente mediante los "Avisos a los Navegantes" (Notice to Marine).

3.7.2 Profundidades y 3.7.3 Dimensiones

AREAS DE FONDEO		
Área Fondeo	Profundidad Promedio (m)	Dimensiones (m)
A	24.0	2100x1500
B	18.0	600x300
C	28.0	1350x1000
D	26.0	1500x1750

3.8. UKC y calado operacional.

De acuerdo con las recomendaciones PIANC (2013) y ROM, y teniendo en consideración las condiciones oceanográficas e hidrográficas predominantes en el área de aproximación y atraque al muelle de DEXTON, donde las profundidades varían de 28.0 a 10,5 metros, se ha definido el UKC (Under Keel Clearance), la distancia entre el casco del barco y el lecho del canal, en 0,6 metros, lo que permite definir como calado operacional 9,9 metros.

3.9. Programa de mantenimiento e información batimétrica.

De acuerdo con los términos del contrato de concesión portuaria N° 003 de septiembre 30 de 2011 suscrito entre la Superintendencia General de Puertos y el Orosí N° 1 del 8 de mayo de 2016, las áreas marítimas y terrestres autorizadas en concesión se deben conservar en buenas condiciones de mantenimiento para la operación portuaria.

Lo anterior implica que se deben realizar mantenimientos o relimpias de las áreas marítimas para mantener las condiciones seguras de operación marítima.

De acuerdo con lo anterior, DEXTON realiza anualmente levantamientos batimétricos de las áreas marítimas que son utilizadas como parte de la operación, con el fin de actualizar la base de datos de las profundidades en el canal de acceso y muelle de atraque de los buques con el fin de realizar relimpias en caso de ser necesario.

3.10. Accesos vehiculares y peatonales.

Acceso y Permanencia en las Instalaciones Portuarias.

El cumplimiento de las normas y recomendaciones en este documento no exonera al usuario de las instalaciones de DEXTON del lleno de los requisitos y los cumplimientos de las normas aduaneras, de inmigración, sanitarios, marítimos, portuarios, ambientales, policiales o emanados de otras autoridades.

Toda persona o vehículo que ingrese a las instalaciones del muelle en concesión de DEXTON deberá observar las disposiciones, reglas de tránsito, vigilancia y seguridad de la zona portuaria, y deberán seguir las instrucciones que el terminal portuario tiene sobre las áreas restringidas de circulación y estacionamiento.

3.11. Patios y bodegas.

La sociedad portuaria Dexton S. A, comprende solamente el área marítima donde se encuentra instalada la infraestructura portuaria (Plataforma de atraque, piñas de amarre, piñas de atraque y pasarela), no se dispone de área terrestre.

Una vez se inicia el descargue del buque las facilidades de almacenamiento (Tanques, llenaderos) y manejo de los productos en tierra (incluidos tanques, llenaderos, entre otros), pertenecen al operador portuario OKIANUS ZONA FRANCA SAS, empresa que se encuentra ubicada en el terreno adyacente al de la Concesión Portuaria Dexton, en el PARQUE INDUSTRIAL ZONA FRANCA DEXTON. Para el efecto se dispone de un predio identificado mediante Referencia Catastral No. 01-1000-5760070000 con un área de 54075,48 m² en los cuales se encuentran construidos los tanques de almacenamiento con una capacidad total de 20000 m³.

El tipo de carga que se maneja son productos líquidos a granel; materia prima para la industria.

3.12. Instalaciones para el recibo de la carga.

Plataforma de cargue y descargue de buques:

La plataforma de operaciones cuenta con un múltiple de conexiones para recibo y despacho de productos con siete (7) tuberías metálicas, con diámetros de 4, 6, y 8 pulgadas. Las tuberías de recibo en el muelle fueron instaladas de acuerdo con el código ANSI B.31.3, en diferentes diámetros, así:

- Tres tuberías de acero carbón grado B o similar, de seis (6) pulgadas de diámetro.
- Dos tuberías de acero carbón grado B o similar, de cuatro (4) pulgadas de diámetro.
- Dos tuberías de acero inoxidable, de cuatro (4) pulgadas de diámetro.

Tanques de Almacenamiento:

La Sociedad Portuaria Dexton S. A, no tiene tanques de almacenamiento, este servicio se hace a través del operador portuario OKIANUS ZONA FRANCA SAS, empresa que se encuentra ubicada en el terreno adyacente al de la Concesión Portuaria Dexton, en el PARQUE INDUSTRIAL ZONA FRANCA DEXTON.

Estación para cargue y descargue de productos:

Este servicio lo realiza el operador portuario OKIANUS ZONA FRANCA SAS; la Sociedad Portuaria Dexton S.A, no dispone estaciones para cargue y descargue de productos

Recintos:

DEXTON no tiene tanques de almacenamiento, estos pertenecen al operador portuario OKIANUS ZONA FRANCA SAS cuenta con diques o recintos de confinamiento, diseñados para contener el volumen del mayor de los tanques más el 10% del volumen de los demás tanques como margen de seguridad, en caso de generarse un derrame; los recintos son totalmente cerrados y pavimentados para evitar filtraciones y garantizando una contención total del producto en caso de accidente.

3.13. Equipos para operación portuaria.

Los productos líquidos a granel se transfieren desde o hacia buques tanqueros y se almacenan en los tanques del operador portuario OKIANUS ZONA FRANCA SAS; el cargue y descargue se hace mediante un múltiple de conexiones de 7 tuberías metálicas con sus válvulas y mangueras localizado en la plataforma de operaciones del muelle que se conectan al manifold del buque. Estas tuberías en el muelle llegan hasta la zona de tanques de almacenamiento y se conectan con ellos mediante mangueras flexibles.

Se tienen motobombas eléctricas, tuberías y mangueras flexibles fabricadas con polipropileno, de 4, 6 y 8 pulgadas de diámetro y los sistemas de transferencia desde los tanques hasta el muelle. Hay otros equipos complementarios tales como caldera de 50 BHP, compresores de aire y equipo deshumidificador de aire

3.14. Instalaciones de recepción de productos contaminantes.

Residuos ordinarios: Para el manejo de residuos sólidos ordinarios tales como plásticos, papeles, cartones, trapos, vidrios, material vegetal y otros que se producen en el terminal portuario se tienen instaladas estaciones de recepción en el área accesoria en tierra, en el área de patios y en las áreas de oficinas, consistentes en envases debidamente marcados para depositar los residuos en forma clasificada; periódicamente estas basuras son retiradas por el consorcio de aseo autorizado por las autoridades competentes, quienes las disponen en el relleno sanitario de la ciudad. En el terminal portuario no se presta el servicio de recolección de basuras a los buques.

Residuos sólidos peligrosos: El manejo de residuos y desechos sólidos peligrosos resultado de la actividad del terminal portuario se realiza a través de empresas externas autorizadas por las entidades ambientales competentes, las cuales realizan la recolección, transporte, tratamiento y disposición final de los residuos.

Aguas oleosas y de sentinas: La Sociedad Portuaria Dexton SA da las facilidades al agente o al operador portuario para diligenciar el retiro de las aguas oleosas de las motonaves, lo cual se realiza por vía marítima. Estas aguas oleosas son recogidas, transportadas, tratadas y dispuestas por una compañía externa especializada aprobada por las autoridades ambientales competentes.

Aguas residuales: Tienen el mismo manejo y tratamiento que las aguas de sentinas, deben ser recogidas, transportadas, tratadas y dispuestas por una compañía externa especializada aprobada por las autoridades ambientales competentes.

Residuos de la carga: Los remanentes de los productos manejados que quedan en los tanques y tuberías se recogen en envases metálicos que son entregados a sus propietarios, a quienes ellos designen o a una compañía externa aprobada por la autoridad ambiental competente, quien se encarga de la recolección, transporte, tratamiento y disposición final de los residuos de la carga.

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

4.1. Horarios

4.1.1. Horario de atención al público

El horario de atención al público así como el cargue y descargue de vehículos de carga vía terrestre a través del operador OKIANUS ZONA FRANCA SAS es el establecido en las horas de oficina de lunes a viernes de 8:00 am a 5:00 pm y sábados de 8:00 am a 1:00 pm

4.1.2. Horario de atención en Muelle

Las operaciones de cargue y descargue de buques se realizan todos los días del año, las 24 horas del día, de acuerdo con la demanda de los servicios.

4.2. Condiciones de la prestación de los servicios.

DEXTON se reserva el derecho a:

- Autorizar los servicios solicitados por los usuarios cuando éstos no se encuentren a paz y salvo con la Administración del terminal o incumplan las normas establecidas en el presente Reglamento.
- Suspender la autorización de prestación de servicios a usuarios, operadores portuarios y agentes marítimos que incumplan las normas establecidas en el presente Reglamento o cuando la prestación de los servicios por parte de los operadores portuarios conlleve peligro a la carga, al medio ambiente, a las personas o a las instalaciones, o cuando la Superintendencia de Puertos y Transporte u otra autoridad lo solicite.
- Suspender la autorización de prestación de servicios a aquellas personas naturales o jurídicas que para obtener ventajas o prioridades utilicen prácticas indebidas. Se procederá a informar de inmediato a la Superintendencia de Puertos y Transporte y ésta se pronunciará sobre la aprobación o no de la medida adoptada.
- Ordenar el desatraque de una nave cuando no cumpla con los documentos exigidos en este Reglamento.
- Solicitar a la Superintendencia de Puertos y Transporte o a la entidad que haga sus veces, suspender o cancelar definitiva o temporalmente, el registro al operador portuario que incurra en irregularidades, o cuando no califique, acorde con la evaluación que al respecto realice DEXTON.

4.3. Documentación necesaria para la prestación del servicio.

La empresa que requiera los servicios portuarios presentará a DEXTON una solicitud por escrito al menos con treinta (30) días calendario de anticipación al arribo de la embarcación marítima que transporta sus cargamentos, en la que se incluya la siguiente información:

- 1) Nombre de la motonave;
- 2) Fecha de arribo de la motonave;
- 4) Clase y peso, volumen o cantidad de los productos.

El envío de la solicitud de servicios portuarios confirma que el usuario acepta expresamente y sin reservas todas las estipulaciones de las Condiciones Generales para la Prestación de Servicios Portuarios de DEXTON.

DEXTON se reserva hasta un plazo de cinco (5) días hábiles posteriores al recibo de dicha solicitud, para su aceptación o rechazo en forma escrita. El silencio significará de parte de DEXTON la aceptación de la solicitud presentada.

En el evento en que con posterioridad a la aceptación de DEXTON a la solicitud de servicios portuarios, el usuario informe a DEXTON de algún cambio frente a la solicitud originalmente presentada, en cualquiera de sus términos y/o condiciones, se entenderá que automáticamente el contrato queda rescindido, y por tanto DEXTON quedará liberada de la aceptación original, y DEXTON estudiará la nueva solicitud de manera independiente y autónoma frente a la primera, que se entiende sin vigencia alguna.

4.4. Protocolo de verificación de información y documentos.

DEXTON podrá abstenerse de prestar los servicios a los operadores, cargas o embarcaciones cuyos documentos no estén completos, o debidamente elaborados, o su información sea inconsistente. Estos deben cumplir con todos los requerimientos, procedimientos y normas establecidas por DEXTON.

4.5. Servicios generales.

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

De acuerdo con las características del terminal no se tienen dársenas ni naturales ni artificiales, tampoco se tiene un canal de acceso privado; para las maniobras de aproximación se utiliza el canal natural público, desde la boya de mar hasta las boyas N° 18 en la bahía de Cartagena, donde se deja por estribor dicha boya y se cambia al rumbo 135° enfilando la plataforma de atraque de DEXTON, donde se cambia al rumbo 090° para realizar la maniobra de atraque.

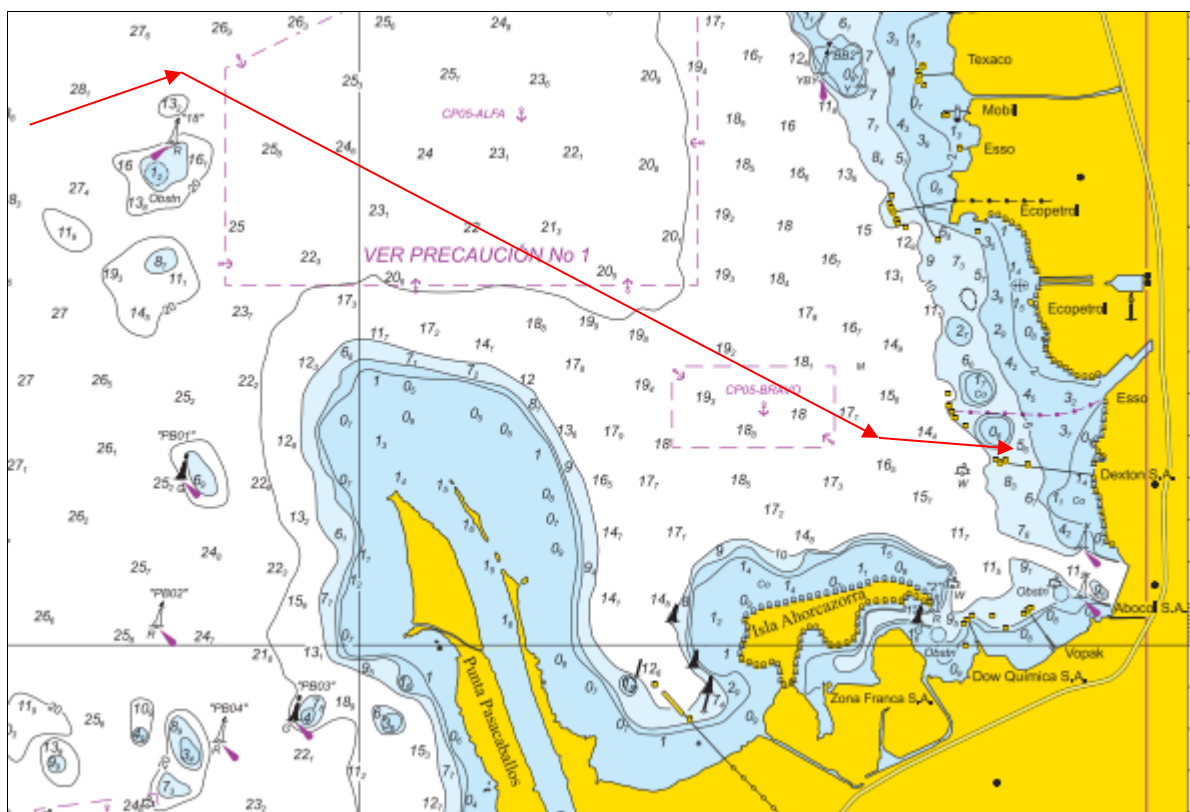


Figura 6. Maniobra de aproximación al muelle de DEXTON S. A.

4.5.2. Control de las operaciones portuarias y marítimas:

Por requerimiento de las autoridades portuarias, la autoridad marítima o el Concesionario, el Capitán de la motonave está en la obligación de cumplir las instrucciones relacionadas con el movimiento de su nave en el puerto, lo anterior para efectos de

atraque, amarre, corrida, fondeo y zarpe de la misma, ya sea por seguridad, por orden público o por necesidades operacionales en la Instalación Portuaria.

- a. Los departamentos administrativos, de operaciones, de mantenimiento y de protección del terminal portuario, mantienen actualizada la información relacionada con las actividades portuarias con el fin de ser presentada oportunamente ante requerimientos o inspecciones tanto formales como informales, las inspecciones serán efectuadas por funcionarios de la Superintendencia de Puertos y Transporte o por personas contratadas por la misma.
- b. Las Autoridades del Puerto tienen la facultad de efectuar inspecciones a las instalaciones portuarias y a las naves, con el fin de establecer el cumplimiento de las normas legales relacionadas con su operación, los reglamentos de operaciones y las normas expedidas por la misma autoridad.
- c. Los departamentos administrativos, de operaciones, de mantenimiento y de protección del muelle programan planes de inspección periódica en cada una de sus áreas, con el fin de verificar el estado operativo de cada uno de los componentes bajo su responsabilidad y tomar las medidas correctivas posteriores, de lo anterior se elaborarán los respectivos registros.

4.5.3. Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto

Los usuarios, capitanes de buques, armadores, agentes marítimos y operadores portuarios, están obligados a cumplir con las condiciones, prohibiciones y requisitos exigidos por la Instalación Portuaria, en aspectos de los sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo, medio ambiente, protección y demás normas nacionales e internacionales. El incumplimiento de estas disposiciones y normas puede acarrear la cancelación del servicio y contratos de operación.

Los procedimientos y medidas preventivas de seguridad contra incendios y emergencias, se encuentran fijados en sitios visibles y de fácil acceso para las tripulaciones abordo de las naves que se encuentren atracadas en el terminal, y para el personal de operadores portuarios en tierra, se encuentran en las instalaciones del muelle.

Los capitanes de las embarcaciones son responsables del entrenamiento y conocimiento de las tripulaciones para atender las diferentes emergencias que se pueden presentar durante las actividades de cargue o descarga en el Terminal.

4.5.4. Condiciones de iluminación

El área del muelle, las vías de acceso y las instalaciones del área adyacente se encuentran acondicionadas con luminarias que permiten las operaciones nocturnas y garantizan la seguridad del personal y de los equipos durante el desarrollo de las operaciones en el terminal.

4.5.5. Condiciones de limpieza general del terminal

Las instrucciones y procedimientos para el manejo de residuos, basuras y productos contaminantes, se encuentran registradas en los Planes de Manejo Ambiental del Terminal.

El terminal dispone en el área del muelle y en el área adyacente estaciones de recolección de residuos sólidos ordinarios, las cuales permiten la clasificación en la fuente; estos residuos son retirados periódicamente por el consorcio de aseo establecido por la autoridad ambiental.

Los operadores portuarios que prestan servicios a las naves en el terminal son responsables por la limpieza y aseo de las áreas donde han realizado sus actividades de apoyo.

4.6. Servicios a la nave

4.6.1. Características del buque tipo o de diseño.

Tabla 3. Características del buque tipo:

<i>ESLORA (m)</i>	<i>MANGA (m)</i>	<i>CALADO (m)</i>	<i>TRB (T)</i>
180 m	30 m	11,3 m	400000

El Terminal tiene proyectado mediante un dragado de relimpia optimizar las profundidades del área de atraque hasta 13.0 metros, lo que permite la capacidad operativa de naves con un máximo de 12.5 m de calado, hasta 180 m de eslora, 30 m de manga y 40.000 toneladas de desplazamiento.

4.6.2. Servicio de practicaaje.

DEXTON da las facilidades para que el operador portuario que presta este servicio tenga acceso al Terminal y a la nave.

Solicitud de practicaaje marítimo.

El servicio público de practicaaje deberá ser solicitado directamente por el Capitán del buque o en su defecto por el armador de éste, o el Agente Marítimo, con el fin que se coordine la prestación eficiente y oportuna del servicio.

El servicio de pilotaje comprende el asesoramiento a los Capitanes de buques en la conducción de las naves para la entrada, atraque, desatraque, zarpe, salida y otras maniobras que se efectúen dentro de la zona portuaria de la concesión. Este servicio es prestado con Pilotos Prácticos de Primera Clase, con Licencia vigente expedida por DIMAR, de conformidad con la Ley 658 del 14 junio de 2001, por medio de la cual se regula la actividad marítima y fluvial de practicaaje como servicio público en las áreas marítimas y fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional.

DEXTON no responderá por las culpas propias y personales incluidas las violaciones a las normas de la Marina Mercante, de los pilotos prácticos en desarrollo de su labor de asesoramiento a los Capitanes de las Naves.

La asesoría del Piloto Practico no exime a los capitanes de las embarcaciones en su responsabilidad y mando en la navegación, debiendo considerarse la presencia del Piloto Practico abordado como Asesor del Capitán, quien puede o no aceptar las recomendaciones del Piloto Practico.

Toda nave con Registro Bruto superior a 200 Ton, está obligada a utilizar piloto práctico para la entrada y salida del puerto, atraque, desatraque, remolque, cambio de muelle y cualquier maniobra que indique movimiento dentro del puerto.

El Capitán deberá prestar al Piloto Práctico toda la colaboración necesaria para el cumplimiento de su labor de asesoramiento para efectuar adecuadamente la actividad marítima de practicaaje, asegurando que los oficiales y la tripulación hagan otro tanto.

El Piloto Practico se embarca y desembarca en la boya de mar, para el efecto la nave reduce la velocidad y coloca la escala de gato para facilitar el acceso del Piloto.

4.6.3. Servicio de remolcador.

Para las naves que transportan productos líquidos a granel con destino al terminal de DEXTON es obligatorio el uso de remolcador.

El servicio de remolcador no es suministrado por el terminal directamente, sino gestionado, coordinado y contratado por las agencias marítimas que representan las motonaves que atracan en el mismo, previo el lleno de los requisitos exigidos para la inscripción ante el terminal, descritos en el presente Reglamento.

El uso del remolcador o remolcadores para las maniobras en el área marítima del terminal, estará sujeto a las normas y reglamentos expedidos por la Dirección General Marítima; para las operaciones de recalada y amarre del buque en la Instalación Portuaria el número de remolcadores dependerá de la operación que se vaya a realizar.

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

Las responsabilidades por accidentes, daños a las propias naves o a terceros, se definirán de conformidad con el Código de Comercio y demás normas concordantes. Todo remolcador que preste servicio en el terminal, debe estar debidamente amparado para responder por los daños que se causen al medio ambiente.

Toda nave con Registro Bruto superior a dos mil (2.000) Ton, está obligada a utilizar remolcador en los puertos colombianos, de conformidad con lo dispuesto por la Autoridad Marítima. Las naves con Registro Bruto igual o inferior a dos mil, podrán realizar sus maniobras sin el uso de remolcador, salvo que el piloto práctico lo recomiende.

El armador, Operador o Capitán del remolcador, son responsables por los daños que se causen por su culpa, negligencia o mal funcionamiento del remolcador.

El agente marítimo tomara las medidas necesarias para garantizar el servicio de remolcador a las naves que representan. En los casos en que el Operador Portuario nominado para la prestación del servicio de remolque no se presente para la realización de éste, el agente marítimo coordinará la asignación de otro Operador que preste el servicio, sin perjuicio de las acciones que se puedan derivar contra el Operador que no se presentó.

La Autoridad Marítima dentro del ejercicio de sus funciones podrá requerir a una nave dentro del puerto, o que solicite entrar al puerto, para que utilice los servicios de remolcador si lo considera necesario.

En situación de emergencia, la Autoridad Marítima teniendo en cuenta las condiciones de seguridad en la navegación, y para prevenir daños ambientales entre otros, podrá ordenar a los remolcadores asistir y prestar servicios a las naves.

Los remolcadores que prestan servicios a los buques que arriban o zarpan del Terminal, deben estar debidamente clasificados por la Autoridad Marítima o por Sociedades Internacionales de Clasificación, autorizados por ésta y contar con los certificados de navegabilidad y seguridad, la matrícula, patente de navegación y permiso de operación correspondientes.

Deben estar tripulados con personal suficiente y con licencia de navegación expedida por DIMAR. Así mismo, deben contar abordo con todos los elementos necesarios para prestar este servicio y para dar asistencia a las naves que lo requieran dentro de un puerto.

Los remolcadores dentro del terminal y en sus proximidades, tanto si están efectuando remolque o navegando independientemente, deben mostrar las luces y señales internacionales correspondientes, respetar las reglas de camino y aplicar el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA), o (COLREGs) por sus siglas en inglés.

Los remolcadores deberán contar con el bollard pull o cabrestante y maniobrabilidad requerida para prestar un servicio seguro y eficiente dependiendo de las características meteorológicas, corrientes, vientos, mareas y profundidad de cada una de las zonas portuarias del país que determine la Autoridad Marítima.

4.6.4. Amarre y desamarre de buques.

DEXTON da las facilidades para que el operador portuario que presta este servicio tenga acceso al terminal, se dispone de una plataforma de operaciones y dos (2) piñas de atraque, una (1) piña de amarre de proa en el sector oriental y una (1) boya de amarre de popa en el sector occidental separada de la plataforma. El operador portuario que presta el servicio de amarre y desamarre, en coordinación con el capitán de la nave o el piloto práctico realiza las maniobras de amarre y desamarre.

Las naves serán atracadas por su capitán y tripulación con la asesoría del Piloto Practico, quienes son los responsables del amarre de la misma en el sitio que se le indique; para el amarre de la nave estas no deben sobrepasarse de las abscisas asignadas por el terminal.

Una nave debe dejar libre el muelle por las causas indicadas en el presente Reglamento. Cuando se requiera una óptima utilización del muelle, se ordenará el movimiento de una nave al área de fondeo y los gastos incurridos serán por cuenta de la motonave.

El terminal no asume ninguna responsabilidad que se origine por amarre defectuoso o inseguro, siempre y cuando las instalaciones correspondientes para el efecto se encuentren en buen estado.

La seguridad de la nave mientras permanezca atracada está bajo la responsabilidad única del capitán, cualquier instrucción o acto de la autoridad portuaria debe ser consultado o informado al capitán de la nave.

Solo se podrán asegurar cabos, cables o amarrar en la piña y boya de amarre, en las bitas o cornamusas instaladas para este propósito específico en las abscisas designadas por el terminal, está prohibido el uso de cadenas para el amarre de las naves.

Toda nave atracada, debe estar suficientemente tripulada para atender el fondeo o efectuar maniobras según sea necesario.

Las naves atracadas en el terminal, deben colocar una escala o un portalón con su malla debidamente asegurado al buque.

Se puede disponer el desamarre de una nave para zarpe cuando:

La autoridad lo disponga por razones de seguridad y orden público.

Cuando las labores de cargue o descargue de una embarcación afecten el normal desarrollo de las operaciones del terminal, por bajo rendimiento imputable a la embarcación, operadores o a sus representantes o cuando no utilicen durante la operación los horarios y recursos asignados, el terminal presentará notificación de desatrasque a la agencia marítima de la motonave.

Cuando en una embarcación que esté atracada, la autoridad competente detecte enfermedades infectocontagiosas y la embarcación sea declarada en cuarentena, ésta debe ser trasladada en forma inmediata al "área de fondeo de cuarentena" establecida por la Autoridad Marítima.

Insatisfacción con el equipo del buque, con los procedimientos de la tripulación o pérdida de estabilidad del buque, si a juicio de DEXTON implica riesgos para las instalaciones del terminal, el personal, las operaciones, la carga o el buque.

Una vez finalizadas las labores de cargue o descargue, la embarcación tiene dos (2) horas para zarpar o fondear, salvo autorización escrita del representante de DEXTON. Si la embarcación no zarpa en el plazo fijado, será responsable por las demoras y perjuicios ocasionados a la próxima nave programada para atracar en el terminal.

4.6.5. Muellaje.

Cuota de atraque para embarcaciones, cobro al usuario por cada metro o fracción de eslora total que se aplicará a las naves que permanezcan atracadas de manera directa al muelle. La cuota se causará por día o fracción de día.

4.6.6. Apertura de escotillas.

De acuerdo con las características de la operación del terminal, durante las actividades de cargue y descargue de productos líquidos a granel no se requiere abrir las escotillas de los tanques.

4.6.7. Acondicionamiento de grúas, plumas y aparejos.

De acuerdo con las características del terminal no se tienen grúas en la plataforma de operaciones, por lo cual los buques atracados utilizan sus propias plumas y aparejos para maniobrar las mangueras de transferencia de la carga, ubicadas en la plataforma de operaciones del terminal hacia el múltiple de conexiones de la embarcación, a fin de realizar las conexiones requeridas. Después de finalizada la transferencia de la carga, el buque lleva a cabo las maniobras para bajar a la plataforma de operaciones las mangueras que se han desconectado previamente.

4.6.8. Reparaciones menores.

El terminal no presta el servicio de reparaciones menores, pero da las facilidades para que los operadores especializados puedan acceder al muelle y posteriormente a la nave, previas coordinaciones de la agencia marítima que representa al buque con el Oficial de Protección del terminal y la Autoridad Marítima.

4.6.9. Aprovisionamiento y useria.

Esta actividad no es realizada por el terminal, la agencia marítima del buque debe coordinar con el operador específico la prestación de estos servicios fuera del terminal.

4.6.10. Recibo y/o suministro de lastre.

El terminal no presta este servicio, no se tiene infraestructura para su recepción y almacenamiento; la agencia marítima representante de la nave debe hacer las coordinaciones requeridas para realizarlo fuera de la Instalación Portuaria, con un operador debidamente autorizado tanto por la autoridad marítima como por la autoridad ambiental.

4.6.11. Suministro de combustibles.

Esta actividad no es realizada por el terminal; la agencia marítima del buque debe coordinar con el operador específico la prestación de estos servicios. No está permitido en la Instalación Portuaria el aprovisionamiento de combustibles ni lubricantes mientras el buque se encuentre atracado en el muelle.

4.6.12. Servicio de lancha.

La Instalación Portuaria no presta el servicio de lanchas; las agencias marítimas coordinan este servicio para el traslado del piloto práctico a la boya de mar y su regreso después de terminadas las maniobras de atraque y zarpe y para el transporte de sus tripulación.

4.6.13. Recepción de desechos líquidos y vertimientos.

La IP tiene infraestructura para prestar este servicio, da las facilidades de acceso para los operadores portuarios que prestan dicho servicio, previa coordinación del armador y/o agente marítimo de la nave. Al igual que para la recepción de desechos sólidos ordinarios se deben aplicar las consideraciones siguientes:

- La I. P, da facilidades al Operador Portuario y/o Agencia Marítima para el manejo de los residuos/desechos líquidos, según el Anexo V del Convenio MARPOL, comprende toda clase de desechos:
 - 1 Anexo I del Convenio MARPOL: hidrocarburos, desechos oleosos, mezclas oleosas, aguas de sentina oleosas, lavazas, fangos, aguas oleosas del lavado de tanques, residuos de carga oleosos y agua de lastre que contiene mezclas oleosas;
 - 2 Anexo II del Convenio MARPOL: agua del lavado de tanques y residuos de carga que contienen sustancias nocivas líquidas, según se definen en el Anexo II;
 - 3 Anexo IV del Convenio MARPOL: aguas sucias.

Los anteriores son resultantes de las operaciones normales del buque y que suelen eliminarse continua o periódicamente, excepto las sustancias definidas o enumeradas en otros anexos del Convenio.

- Para la utilización de la I. P, durante la recepción y evacuación de los desechos líquidos generados en las motonaves, los Operadores y/o Agencias Marítimas deben dar cumplimiento a las recomendaciones establecidas en la Circular OMI MEPC. 1Circ.834 y hacer las coordinaciones horizontales con la I. P, entre las que se tienen:
 - Consideraciones previas a la entrega en tierra de residuos/desechos regidos por el Convenio MARPOL.
 - Reducción al mínimo y gestión de los residuos/desechos generados por el buque.
 - Comunicación y notificación previa.
- La I. P, para el manejo, recepción y evacuación por parte del Operador Portuario, de los residuos/desechos regidos por el Convenio MARPOL y generados a bordo, verifica y garantiza que utilicen el Formato Normalizado del Recibo de Entrega de Desechos, igualmente que la solicitud del servicio de recepción presentado por el Agente Marítimo en nombre del Armador este acorde al Formato Normalizado de Notificación Previa para la entrega de Desechos en la I. P; los formatos anteriores corresponden a los Apéndices 2 y 3 de la Circular OMI MEPC. 1Circ.834.

- El operador Portuario y/o Agencia Marítima debe solicitar la asignación de un Inspector de Contaminación por parte de la Capitanía de Puerto, quien permanece a bordo de la nave durante toda la actividad.

4.6.14. Recepción de desechos sólidos.

La I. P no presta este servicio; da las facilidades de acceso para los operadores portuarios que lo prestan, previa coordinación del armador y/o agente marítimo de la nave.

Todas las operaciones de recepción de residuos sólidos de naves deben estar autorizadas y asistidas por la autoridad ambiental o la autoridad competente, que debe hacer seguimiento a la operación.

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

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

4.6.15. Servicio de vigilancia.

El terminal no presta este servicio; en caso de que la nave lo requiera, da las facilidades de acceso para las compañías de vigilancia que lo prestan, previa coordinación del Capitán del buque y/o agencia marítima, bajo la autorización del Oficial de Protección y conforme a los procedimientos de control de acceso del plan de Protección de la instalación portuaria.

4.6.16. Servicio públicos.

Suministro de agua potable. La Instalación Portuaria no presta este servicio pero da las facilidades de acceso para los operadores portuarios que lo prestan, lo cual debe ser por vía marítima. La agencia marítima debe solicitar autorización al oficial de protección del terminal previo suministro de la información de los equipos y personal asignados para tal fin Sin embargo, no está permitido el cargue de agua potable al buque mientras se estén cargando o descargando productos inflamables.

Electricidad. La Instalación Portuaria no presta este servicio.

4.6.17. Fumigaciones.

El terminal realiza fumigaciones periódicas en las instalaciones propias, incluyendo las áreas de muelle, lo anterior se efectúa con empresas especializadas.

4.6.18. Alquiler de equipos y aparejos.

La Instalación Portuaria no presta este servicio pero en caso de requerirse para la motonave, la agencia marítima del buque debe contratarlos con un operador portuario, previa autorización del Oficial de Protección de la instalación portuaria.

4.7. Servicio a los pasajeros

4.7.1. Embarque y desembarque de pasajeros

No se permite en las instalaciones del Terminal el embarque y desembarque de visitantes o pasajeros, víveres, provisiones, y elementos de distinta índole.

Para los casos en que el buque requiera de provisiones, éste le será suministrado a través de los operadores portuarios contratados por el agente marítimo, cumpliendo con las disposiciones establecidas en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria.

Será responsabilidad del capitán del buque para seguridad de la tripulación el suministro de:

- Una escalera real en buen estado con su malla, con buena iluminación para horas nocturnas.
- Colocación de discos ataja ratas.
- Sobre cubierta debe permanecer disponible un salvavidas de anillo con boya lumínica y su cabo de retenida.
- Sistema de evacuación y señalización en caso de emergencia.
- Los funcionarios de la Instalación Portuaria y las autoridades competentes tendrán derecho a abordar el buque en cualquier momento para cerciorarse de que se cumplan las disposiciones y requerimientos del presente reglamento y la normatividad portuaria.

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

No es posible el cargue y/o descargue de equipajes ni de vehículos porque las características de la Instalación Portuaria corresponden a un terminal especializado en el manejo de productos líquidos a granel.

4.8. Servicios a la carga.

De acuerdo con las características del Terminal, los servicios a la carga aplican solamente para el cargue y descargue de productos líquidos a granel.

4.8.1. Manipulación y transporte de mercancías.

La especialidad del terminal es el manejo de productos líquidos a granel y no se tiene infraestructura para el manejo de otros tipos de carga.

Una vez atracado el buque en el muelle, un funcionario de la compañía inspectora contratada por el importador de la carga en coordinación con la tripulación del buque, toma a bordo las muestras de los productos en los diferentes tanques en donde se encuentran depositados para los posteriores análisis de laboratorio, de acuerdo con los protocolos establecidos para el efecto.

4.8.2. Cargue/Descargue/Transbordo

DEXTON no tiene restricciones para el cargue y descargue de productos líquidos a granel en horario nocturno.

Esta estrictamente prohibido, tanto al personal del terminal como de la tripulación de la embarcación, fumar o prender cerillos o encendedores ni portar fuentes de ignición en la cubierta del buque, remolcadores, barcas lanchas, botes de amarre, ni utilizar celulares en las áreas operativas del terminal portuario o en la embarcación, excepto en los sitios autorizados por el Capitán del buque.

No está permitido el transbordo de productos a otras embarcaciones.

Al término de la maniobra de atraque los buques deben alistar los sistemas de transferencia de productos y sistemas de inspección de tanques para realizar la toma de muestras, las mediciones de temperaturas y niveles de los productos en cada uno de los tanques a fin de que la compañía inspectora contratada por el usuario certifique la calidad y cantidad del producto previo a la iniciación de la operaciones.

Las naves deben contar con luces suficientes y apropiadas para prevenir accidentes de personas o daños a la propiedad, derivadas de las operaciones de cargue o descargue.

No existe limitaciones para el cargue y descargue de buques cuando se presentan lluvias, a menos que se presente fuertes tormentas eléctricas acompañadas de vientos superiores a 25 nudos, condición que hace que se suspendan las operaciones portuarias en el Terminal.

Los productos deben ser entregados al Terminal por el Capitán de la nave y/o por la agencia marítima respectiva y en el caso de cargue al buque, el terminal entrega los productos al Capitán del buque. En todos los casos, la entrega de los productos se realiza una vez se ha verificado el estado y las características de los productos, de acuerdo con los parámetros de calidad establecidos por las normas técnicas para el efecto.

4.8.3. Estiba /Desestiba.

Este concepto no aplica porque no corresponde a un terminal de productos líquidos a granel.

4.8.4. Clasificación y toma de muestras.

Cuando se trata de descargue de los productos líquidos desde la embarcación, antes del inicio de la operación, un funcionario de la compañía inspectora contratada por el importador junto con un funcionario del buque proceden a tomar muestras en los tanques del buque para determinar y certificar la calidad del producto a bordo.

A continuación el inspector junto con el representante de la embarcación verifican las mediciones del nivel y temperatura del producto en los tanques y proceden a conciliar los cálculos para certificar la cantidad del producto a bordo.

El representante del terminal a bordo coordina con el Primer Oficial del buque las actividades para la conexión de las mangueras del terminal ubicadas en la plataforma de operaciones con el manifold del buque seguido de toma de muestras en la tubería del buque junto con el inspector y un funcionario del buque.

Cuando el descargue de productos ha finalizado, el funcionario de la compañía inspectora en compañía de un tripulante de la embarcación verifica que todos los tanques descargados se encuentren vacíos o si queda un saldo en los tanques, procede a medir el nivel y temperatura del producto para calcular la cantidad descargada por el buque.

Previo al cargue de productos líquidos al buque, el funcionario de la compañía inspectora contratado por el exportador verifica y certifica que los tanques del buque se encuentran vacíos y aptos para recibir el producto

Al inicio de la operación de cargue, el inspector toma las muestras de los productos en las mangueras conectadas al manifold del buque, en el manifold y en los tanques del buque cuando el nivel del producto es de un pie. Cuando el cargue de productos ha finalizado, un funcionario de la compañía inspectora en compañía de un tripulante de la embarcación toma muestras en los tanques del buque y verifica el nivel y temperatura del producto para calcular la cantidad y calidad de los productos cargados a la embarcación.

Una vez terminado el cargue y/o descargue, las lecturas de calado de la embarcación deben ser registradas en los documentos de recepción, en el formato del Inspector de Contaminación de DIMAR y en los controles del buque.

Se debe mantener un sistema efectivo de comunicaciones entre el representante del terminal que está a bordo, el primer oficial del buque y los tripulantes asignados para la operación, el coordinador de operaciones y los operarios en planta, antes de iniciar las operaciones de cargue o descargue y estas permanecerán activadas durante todo el proceso hasta su finalización, para garantizar además la eficacia y rapidez de acción en caso de emergencias.

4.8.5. Reconocimiento o inspección de mercancías.

Se manejan productos líquidos a granel y para el efecto aplica la inspección y toma de muestras que se ha registrado en el numeral anterior.

4.8.6. Trimado

El terminal no participa ni es responsable por las condiciones de trimado del buque; para todos los efectos, el trimado será por cuenta del armador o Capitán de la embarcación.

Las operaciones de cargue/descargue de buques se suspenderá cuando se presenten problemas de estabilidad. El terminal podrá retirar el buque con problemas de estabilidad a la zona de fondeo hasta que se normalice la situación.

El buque será responsable de todo retardo que por ello se cause, los costos de movilización y, si se requiere, los costos de asesoría de un especialista de estiba para mejorar la estabilidad del buque.

4.8.7. Manejo y reubicación.

Por tratarse de productos líquidos estos son almacenados directamente en los tanques destinados para cada producto específico, por lo tanto, no aplica la reubicación de los mismos.

4.8.8. Servicio a los contenedores.

En el muelle no se cargan ni descargan contenedores porque está diseñado para el cargue y descargue de productos líquidos a granel, por medio de tuberías que interconectan los tanques de almacenamiento con el buque.

4.8.9. Embalaje y re embalaje.

En los casos en que se cargan contenedores con productos envasados en la planta, el propietario de la carga contrata operadores portuarios para realizar el embalaje. No se realiza re embalaje de la carga.

4.8.10. Pesaje/Cubicaje

En las operaciones marítimas de cargue y/o descargue de productos líquidos se miden los niveles y temperatura de los productos en los tanques del buque y del terminal y con estos datos y las tablas de aforo de los tanques se certifican las cantidades cargadas y/o descargadas en Toneladas Métricas. Las mediciones son realizadas por funcionarios de la compañía inspectora contratada por el usuario importador o exportador de la carga.

4.8.11. Marcación y rotulación.

Los tanques del terminal se rotulan con el nombre del producto, y para productos peligrosos se identifican con el número UN de las Naciones Unidas, el rombo de la NFPA 30 y los pictogramas respectivos.

4.8.12. Almacenamiento

Los productos recibidos por el muelle de DEXTON se almacenan en tanques del operador portuario OKIANUS ZONA FRANCA SAS que tienen una capacidad total de 22,000 m³. La mayoría de los tanques son cilíndricos verticales de techo cónico y otros cilíndricos horizontales, construidos en acero carbón, de acuerdo a la norma API 650, cada uno con sus válvulas y tuberías de despacho independientes.

Los productos que se reciban de los buques se almacenarán a las condiciones medioambientales de presión atmosférica, temperatura y humedad de la ciudad de Cartagena. Los tanques no se encuentran recubiertos internamente ni están provistos de atmósferas de protección con gases inertes, ni otras clases de adecuaciones.

Adicionalmente las instalaciones cuentan con un tanque de almacenamiento de agua para emergencias y tres tanques con una capacidad total de 100 m³ para el manejo de aguas residuales y residuos oleosos.

4.8.13. Porteo de la carga o transporte terrestre

Teniendo en consideración que los productos que se cargan y/o descargan en el terminal no son de propiedad de DEXTON, no se aplica la acción de Porteo, en razón de que cuando los productos salen es para entrega de pedidos a los importadores y/o exportadores y sus clientes.

4.8.14. Consolidación o des consolidación de mercancías.

Por las características de la actividad del terminal no aplica este concepto.

4.8.15. Cadena de frío.

En la Instalación Portuaria no se manejan cargas que requieran cadena de frío.

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

Normas nacionales e internacionales aplicadas en los protocolos.

La Dirección General Marítima es la Autoridad Marítima Nacional que ejecuta la política del Gobierno en materia marítima y tiene por objeto la regulación, dirección, coordinación y control de las actividades marítimas, en los términos que señala el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con lo dispuesto en el Decreto 5057 de 2009; en el seguimiento y cumplimiento de los protocolos se tendrán en consideración los lineamientos siguientes:

- **Decreto No. 1753 de 1991.** Por el cual se reglamentan parcialmente el Decreto ley 2324 de 1984 y el Código de Comercio sobre corredores de contratos de fletamento marítimo, libertad de acceso a la carga originada y destinada por vía marítima.
- **Decreto No. 1136 de 1992.** Comité asesor Transporte Multimodal.
- **Decreto No. 908 de 1997.** Por el cual se promulga el “Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos para suprimir el tráfico ilícito por el mar
- **Resolución 0782 DE 2016.** Por medio de la cual se emiten oficialmente a la Comunidad Marítima Nacional e Internacional, las Cartas Náuticas Oficiales elaboradas por la Dirección General Marítima.
- **Decreto 730 DE 2004 (marzo 9).** **PBIP-**Por el cual se reglamenta parcialmente el Capítulo XI-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974-SOLAS-aprobado mediante la Ley 8ª de 1980.
- **Resolución 674 (07-dic-2012).** Mediante la cual se determinan y establecen las condiciones, los procedimientos y medidas de seguridad para el desarrollo de las operaciones de unidades móviles, buques de apoyo y buques de suministro que se realicen costa afuera.
- **Resolución 672 (21-nov-2011).** Por la cual se determinan las especificaciones técnicas, equipos y elementos de seguridad personal mínimos de las lanchas dedicadas al transporte de los pilotos prácticos.
- **Resolución 645 de 2014.** Por la cual se implementan algunas disposiciones sobre el Manejo Integrado de Desechos generados por Buques.
- **Resolución 618 DE 2015.** Por la cual se establece el Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional y se dictan otras disposiciones.
- **Resolución 0520 DE 1999.** Por medio de la cual se reitera el cumplimiento de normas y se reiteran y adoptan procedimientos para el control y vigilancia de naves y artefactos navales en aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales.
- **Resolución 478 (28-oct-2010).** Por la cual se adoptan a nivel nacional unas especificaciones técnicas para las ayudas de la navegación utilizadas en los canales marítimos navegables.
- **Resolución 477 (06-sept-2012).** Por la cual se adoptan y establecen las medidas y el procedimiento de control para verificar la gestión del Agua de Lastre y sedimentos a bordo de naves y artefactos navales nacionales y extranjeros en aguas jurisdiccionales colombianas.
- **Resolución 447 (04-agosto-2011).** Por la cual se establece la información y especificaciones técnicas requeridas en el Plan General para la instalación de ayudas a la navegación, al que hace referencia el artículo 4º del Reglamento No. 071 de 1997, proferido por el Ministerio de Transporte.
- **Resolución 419 DE 2014.** Por medio de la cual se establece el monto de las garantías que deben constituir las empresas de servicios marítimos.
- **Resolución 417 (16-dic-04).** Por la cual se dispone el uso de remolcadores en áreas jurisdiccionales de la Autoridad Marítima Nacional y se establecen normas de seguridad para las maniobras en que se empleen los mismos

- **Resolución 416 DE 2014.** Por la cual se establece el procedimiento para el entrenamiento de pilotos prácticos para Terminales Portuarios nuevos en jurisdicciones existentes o en nuevas jurisdicciones.
- **Resolución 415 DE 2014.** Mediante la cual se modifica el Reglamento Nacional de Catalogación, Inspección y Certificación de Naves y Artefactos Navales de Bandera Colombiana.
- **Resolución 295 (1-nov-05).** Por medio de la cual se adopta la Norma Nacional de Gestión de la Seguridad Operacional y Protección de Embarcaciones y de Prevención de la Contaminación-Norma Nacional de Gestión de la Seguridad (NGS).
- **Resolución 214 de 2013.** Mediante la cual se establece la norma nacional sobre gestión para la seguridad operacional de naves y artefactos navales, y la prevención de la contaminación.
- **Resolución 163 (28-jun-04).** Por medio de la cual se establece el nivel de protección aplicable en los buques e instalaciones portuarias
- **Resolución 138 (29-abr-05).** Por la cual se dispone el uso de remolcadores y se establecen criterios de seguridad para las maniobras de asistencia”.
- **Ley 55 – 1989.** Por la cual se aprueba el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1969 y su protocolo de 1976.
- **Resolución 35 (14 feb-02)** Obligación llevar abordo SOLAS, MARPOL 73/78 y STCW
- **Ley 8 de 1980.** Por medio de la cual se aprueba la "Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar", firmado en Londres el 1° de noviembre de 1974, y el Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar", firmado en Londres el 16 de febrero de 1978 y se autoriza al Gobierno Nacional para adherir a los mismo
- **Resolución 0004 DE 2016.** Por la cual se establecen los requisitos y procedimientos para la verificación de la masa bruta de contenedores con carga que vayan a ser embarcados en buques que se rigen por las Reglas del Capítulo VI, sobre Transporte de Cargas y Combustible Líquido, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Solas 74 Enmendado), ratificado mediante Ley 8ª de 1980.
- **Decreto No. 1505 de 2002.** Reglamentario Ley 681 de 2001 exenciones al pago de sobretasa de gasolina y Diésel marino.
- **Decreto No. 1466 de 2004.** Por el cual se reglamenta la ley 658 de 2001 (Pilotos Prácticos).
- **Decreto 2155 de 2014.** Por medio del cual se definen los estándares unificados de tecnología de los equipos de inspección no intrusiva, se crea la Comisión Intersectorial para la implementación y seguimiento de los Sistemas de Inspección no Intrusiva y se dictan otras disposiciones.
- **Decreto No. 2061 de 1996.** Por el cual se reglamentan las telecomunicaciones del servicio móvil marítimo.

Convenios internacionales aplicados en los Protocolos.

La mayoría de estos convenios se relacionan con la seguridad de los buques y la contaminación marina y han sido expedidos por la Organización Marítima Internacional “OMI”, la cual es un organismo y agencia de las Naciones Unidas, que se encarga de los asuntos marítimos, tiene como objetivo facilitar la cooperación entre gobiernos en asuntos marítimos y cargas peligrosas. Ellos son:

- Convenio internacional para la protección y seguridad de la vida humana en el mar SOLAS 1974, en cual ha tenido varias enmiendas.
- Convenio de la Organización satelital marítima internacional y acuerdos operacionales INMARSAT 1976.
- Convenio internacional para la prevención de la contaminación marina por buques MARPOL 73/78 el cual ha sufrido varias enmiendas.

- Convenio internacional para la responsabilidad civil por daños causados por contaminación de combustibles CLC 1969 y sus respectivas enmiendas.

Se han ratificado todos estos convenios, por tanto, tienen completa aplicación en el transporte marítimo que sale de Colombia:

- Ley 8 de 1980: seguridad de la vida humana en el mar.
- Ley 12 de 1981: prevención de la contaminación por buques.
- Ley 13 de 1981: reglamento internacional para prevenir abordajes.
- Ley 35 de 1981: formación, titulación y guardia de la gente de mar.
- Ley 8 de 1986: Convenio Constitutivo y el Acuerdo de Explotación de INMARSAT.
- Ley 10 de 1986: Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo.
- Ley 3 de 1987: Convenio internacional sobre líneas de carga. Ley 55 de 1989: Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1969 y su protocolo de 1976.
- Ley 17 de 1991: Convenio para facilitar el tráfico marítimo

5.1. Protocolo de maniobras

5.1.1. Aproximación e ingreso al canal del terminal.

PROTOCOLO No 1: APROXIMACION E INGRESO AL CANAL DEL TERMINAL.	
INTRODUCCION	Con el cumplimiento de los procedimientos de este protocolo se evitarán posibles accidentes durante las operaciones de aproximación e ingreso al canal que permite el arribo a la instalación portuaria.
DEFINICION/ES:	El procedimiento que se protocoliza corresponde a las maniobras de aproximación al canal principal de la bahía de Cartagena e ingreso al canal que conduce al muelle de DEXTON. Los operadores portuarios que prestan el servicio de remolcador deben dar cumplimiento a la Resolución 0138 de abril 29 de 2005 de DIMAR.
OBJETIVOS:	<u>Generales</u> Garantizar que las maniobras de aproximación e ingreso de las motonaves usuarias del terminal de DEXTON , se realicen correctamente para evitar accidentes de personal y daños de material, tanto en la infraestructura del muelle como del casco de los buques
	<u>Específicos</u> -Seguridad y Salud en el Trabajo: Verificar que el personal participante de operadores portuarios en esta maniobra, porten los elementos de seguridad individual establecidos y el uso correcto de las comunicaciones durante las maniobras de aproximación. -Seguridad Marítima. Dar cumplimiento a las recomendaciones PIANC y ROM en lo relacionado con los procedimientos de aproximación del remolcador y de la lancha del piloto práctico con relación al buque. -Control Ambiental. Durante la maniobra de aproximación es prohibido descargar residuos domésticos, aguas de sentina o lastres y/o residuos de hidrocarburos a las aguas marítimas.
ÁMBITO DE APLICACIÓN:	Este protocolo debe ser aplicado por el personal de operaciones de la instalación portuaria en lo que sea de su competencia y los Operadores Portuarios que prestan el servicio de apoyo con el remolcador y el piloto práctico, contratados por el buque y/o su agencia marítima.

	El protocolo está orientado a las maniobras de aproximación e ingreso al canal de acceso de las motonaves que transportan productos líquidos a granel que se cargan y/o descargan en la instalación portuaria.
POBLACIÓN DIANA:	La técnica, procedimiento o proceso que se protocoliza será recibido por las motonaves que transportan productos líquidos a granel con destino a DEXTON.
PERSONAL QUE INTERVIENE:	Operaciones DEXTON Operadores Portuarios contratados por el buque y/o su agencia marítima para apoyo de remolcador y piloto practico.
MATERIAL:	Elementos de seguridad personal: Chalecos salvavidas, casco, guantes, botas de seguridad, equipos de comunicaciones individuales.
PROCEDIMIENTO: <u>Alistamiento:</u> Se debe coordinar entre la agencia marítima del buque y el Operador Portuario la fecha de arribo de la motonave para garantizar la asistencia del personal que realiza las actividades de apoyo del remolcador y piloto práctico. Una vez confirmado el ETA del buque, el personal del terminal dispone el libre uso del muelle para la maniobra de atraque. <u>Ejecución de la aproximación:</u> La maniobra de aproximación hasta la boya de mar es dirigida por el Capitán de la nave, a partir de esta boya se recibe al piloto práctico quien dirige la operación hasta el arribo al muelle. La boya de embarque del piloto practico se localiza en: Latitud 10° 19' 06,1"Norte, Longitud 075° 35' 51.8" Oeste El canal natural de la bahía de Cartagena se encuentra señalizado por la autoridad marítima, el piloto fija un rumbo inicial hacia el 086° con los cambios requeridos entre la señalización marítima establecida por DIMAR. Al llegar a la boya 18, dejándola por estribor, se cambia al rumbo 135° enfilando la plataforma de operaciones de DEXTON, donde ajusta el rumbo hasta 090° para proceder al atraque, donde finaliza la maniobra de aproximación. <u>Precauciones:</u> Si las condiciones oceanográficas y/o meteorológicas presentan situaciones extremas se suspenderán las maniobras de aproximación. Es un canal natural de 5,8 millas náuticas de longitud, con una anchura irregular que disminuye a medida que el buque se aproxima al muelle. Su tránsito presenta cierta dificultad, en razón a su forma irregular y a la presencia de bajos coralinos, pero se encuentra suficientemente señalizado. El canal de acceso debe efectuarse con extrema precaución, considerando los múltiples peligros a la navegación que se evidencian a estribor y babor. La dirección e intensidad del viento es variable dependiendo de la época del año, razón por la cual el buen maniobrista deberá tener en cuenta las derivas por acción del viento y corrientes y deberá compensar los rumbos para una navegación segura.	

5.1.2. Protocolo de atraque y amarre.

En este protocolo se consolidan las dos actividades teniendo en consideración que son continuas y durante su ejecución el personal participante es el mismo.

PROTOCOLO No 2: MANIOBRAS DE ATRAQUE Y AMARRE DE NAVES.

INTRODUCCION:	Con el cumplimiento de los procedimientos de este protocolo se evitarán posibles accidentes durante las operaciones de atraque y amarre en la instalación portuaria.
DEFINICION/ES:	El procedimiento que se protocoliza corresponde a las maniobras de atraque y amarre de las motonaves que cargan y/o descargan productos líquidos a granel; en este procedimiento se tiene en cuenta la prelación de las motonaves. La prelación para las embarcaciones fondeadas se establecerá de acuerdo con el orden en que hayan llegado, dentro del mismo periodo de 12 horas, siempre y cuando hayan confirmado su arribo, solicitado servicios, presentado la documentación completa y se encuentren declaradas en libre plática por parte de las autoridades. Los operadores portuarios que prestan el servicio de remolcador deben dar cumplimiento a la Resolución 0138 de abril 29 de 2005 de DIMAR.
OBJETIVOS:	<u>Generales</u> Garantizar que las maniobras de atraque y amarre de las motonaves usuarias del terminal de DEXTON se realicen correctamente para evitar accidentes de personal y daños de material, tanto en la infraestructura del muelle como del casco de los buques. <u>Específicos</u> -Seguridad y Salud en el Trabajo. Verificar que el personal participante de operadores portuarios que atienden los cabos de amarre, porte los elementos de seguridad individual establecidos y el uso correcto de las comunicaciones durante las maniobras de atraque y amarre. -Seguridad Marítima. Dar cumplimiento a las recomendaciones PIANC y ROM en lo relacionado con los procedimientos de amarre durante las maniobras de atraque y amarre de cabos. -Control Ambiental. Los residuos que se generen durante estas maniobras si no son asimilables a domiciliarios, serán dispuestos en el área autorizada para estos fines, considerando que estos se puedan reutilizar.
AMBITO DE APLICACIÓN:	Este protocolo debe ser aplicado por el personal de operaciones del terminal en lo que sea de su competencia y por los operadores portuarios que prestan el servicio de apoyo durante las maniobras de atraque y amarre del buque en el muelle de DEXTON. El protocolo está orientado a las maniobras de atraque y amarre de las motonaves que utilizan el muelle para cargue y/o descargue de productos líquidos a granel.
POBLACION DIANA:	La técnica, procedimiento o proceso que se protocoliza será recibido por las motonaves que atracan para cargue y/o descargue de productos líquidos a granel.
PERSONAL QUE INTERVIENE:	Representante de DEXTON. Operadores Portuarios contratados por el buque y/o su agencia naviera para apoyo de remolcador y operador para asistencia de personal que atraca y amarra el buque
MATERIAL:	Elementos de seguridad personal: Chalecos salvavidas, casco, guantes, botas de seguridad, equipos de comunicaciones individuales.
TERMINOS Y DEFINICIONES:	Amarrar. Sujetar el buque por medio de amarras o cabos a la estructura de la plataforma de atraque. Amarradero. Sitio donde se amarran los buques. Atracar. Maniobra de aproximarse a un muelle y amarrarse a él. Bitá. Equipo de amarre, generalmente de acero o fundición instalada en los lugares de maniobra, sirve para afirmar los cabos de amarre. Maniobra de parada. Maniobra que se efectúa para parar el buque.

Muelle . Obra construida en el mar que sirve para facilitar la carga o descarga de los buques y otro tipo de operaciones. Las estructuras portuarias existentes están básicamente integradas por una **plataforma de operaciones** construida en concreto sobre pilotes, que mide aproximadamente 11x5 metros, protegida con defensas de caucho y dos bitas de amarre, en donde llegan las tuberías conectadas con las mangueras **dos piñas de atraque** y las **estructuras de amarre de proa y popa**.

Las piñas de atraque tienen capacidad de amarre de 100 toneladas y defensas de caucho, desde el nivel superior tienen 1,0 m de altura sobre el nivel del mar, están construidas en concreto sobre pilotes inclinados, se encuentran complementadas con un bolardo para amarre de los buques y elementos accesorios como escalera de acceso, señalización marítima y sistemas de amarre para las embarcaciones menores de apoyo en las maniobras.

Estructuras de amarre de proa y popa

Se tienen dos (2) puntos de amarre uno para la proa que corresponde a una piña con una bita con capacidad de 100 toneladas, en el sector oriental de la pasarela.

El segundo punto de amarre corresponde a la popa y es una boya de amarre a 150 metros de distancia de la plataforma central y 80 metros atrás de la línea de atraque.

La boya de amarre se encuentra construida en acero naval, tiene 1,0 m de altura focal, tiene un ancla patente de tres (3) toneladas y se encuentra pintada de color amarillo.

Múltiple de tuberías de cargue y descargue: Se cuenta con un manifold ubicado en la plataforma de operaciones que consta de siete tuberías (7) con sus válvulas conectadas a sus respectivas mangueras y un punto terminal de la estación contra incendios y sistemas de iluminación.

PROCEDIMIENTO:

Alistamiento:

Se debe coordinar entre el representante de DEXTON, la agencia marítima y el operador portuario la fecha de atraque de la motonave para garantizar la asistencia del personal que realiza las actividades de amarre.

Solo se podrán asegurar cabos, cables o amarrar en las bitas o cornamusas instaladas para este propósito específico; está prohibido el uso de cadenas para el amarre de las naves.

Ejecución del atraque y amarre:

La maniobra de atraque es dirigida por el Capitán de la nave, quien es asistido por el piloto práctico.

Cuando el buque se encuentra aproximadamente a 30,0 metros de distancia de la piña de amare oriental se transfieren los cabos de amarre de la nave a la piña, usando la lancha pasacabos y sus operadores.

Primero se envían 2 springs de retenida de proa, después se envían los springs de popa, luego los largos de proa para asegurarla a la bita de amarre de proa y seguido los largos de popa para asegurarla a la boya de amarre.

Con el heaving line de media cubierta se envían los cabos trasverse de media cubierta para amarrar a la bita de la plataforma de operaciones.

Se ajusta la posición final cuando el manifold del buque se alinea o enfrente al múltiple de tuberías de cargue y descargue del muelle o a la posición designada por el representante del terminal.

El buque siempre estará asistido por el remolcador, para el amarre se utilizan 8 cabos de amarre, 3 largos y 2 springs en proa y 2 springs en popa. Los cabos de amarra son de diferentes materiales, nylon, polipropileno, kevlar o de materiales compuestos combinados.

En el muelle solamente se puede tener una embarcación a la vez, no se tiene capacidad para tener más de una motonave.

Precauciones:

Si las condiciones oceanográficas y/o meteorológicas presentan situaciones extremas se suspenderán las operaciones de atraque y amarre.

La tripulación de apoyo para el amarre de las naves, que no tengan el equipo de seguridad personal completo no pueden participar en las maniobras.

Está prohibido el uso de cadenas y de guayas para el amarre de las naves.

5.1.3. Maniobra de zarpe.

MANIOBRAS DE ZARPE DE NAVES.	
INTRODUCCION:	Con el cumplimiento de los procedimientos de este protocolo se evitarán posibles accidentes durante las operaciones de zarpe en la instalación portuaria.
DEFINICION/ES:	El procedimiento que se protocoliza corresponde a las maniobras de zarpe de las motonaves que cargan y/o descargan productos líquidos en DEXTON; en este procedimiento se tiene en cuenta la prelación de las motonaves y la capacidad de atraque en el muelle. La prelación para las embarcaciones se establecerá de acuerdo con el orden en que hayan llegado, dentro del mismo periodo de 12 horas, siempre y cuando hayan confirmado su arribo, solicitado servicios y presentado la documentación completa, y se encuentren declaradas en libre platica por parte de las autoridades. Los operadores portuarios que prestan el servicio de remolcador deben dar cumplimiento a la Resolución 0138 de abril 29 de 2005 de DIMAR.
OBJETIVOS:	<u>Generales</u> Garantizar que las maniobras de zarpe de las motonaves usuarias del terminal, se realicen correctamente para evitar accidentes de personal y daños de material, tanto en la infraestructura del muelle como del casco de los buques <u>Específicos</u> -Seguridad y Salud en el Trabajo. Verificar que el personal de operadores portuarios que atienden los cabos de amarre, porte los elementos de seguridad individual establecidos y el uso correcto de las comunicaciones durante las maniobras de atraque y zarpe. -Seguridad Marítima. Dar cumplimiento a las recomendaciones PIANC y ROM en lo relacionado con los procedimientos de desamarre durante las maniobras de zarpe. -Control Ambiental. Los residuos que se generen durante estas maniobras si no son asimilables a domiciliarios, serán dispuestos en el área autorizada para estos fines, considerando que estos se puedan reutilizar.
AMBITO DE APLICACIÓN:	Este protocolo debe ser aplicado por el personal de operaciones del Terminal en lo que sea de su competencia y por los Operadores Portuarios que prestan el servicio de apoyo durante las maniobras de zarpe del buque en el muelle. El protocolo está orientado a las maniobras de zarpe de las motonaves que utilizan el muelle de DEXTON para cargue y/o descargue de productos líquidos a granel.
POBLACION DIANA:	La técnica, procedimiento o proceso que se protocoliza será recibido por embarcaciones y motonaves que requieren el uso de la infraestructura de la Instalación Portuaria.

PERSONAL QUE INTERVIENE:	Operaciones de DEXTON. Operadores Portuarios contratados por el buque y/o su agencia marítima para apoyo de remolcador y operador para asistencia de personal que desamarra el buque.
MATERIAL:	Elementos de seguridad personal: Chalecos salvavidas, casco, guantes, botas de seguridad, equipos de comunicaciones individuales.
TERMINOS Y DEFINICIONES:	Zarpe. Acción de soltar las amarras de una nave para dejar un puerto. Bitá. Equipo de amarre, generalmente de acero o fundición instalada en los lugares de maniobra, sirve para afirmar los cabos de amarre. Desatracar. Maniobra para separarse de un muelle. Maniobra de parada. Maniobra que se efectúa para parar el buque. Muelle. Obra construida en la orilla del mar que sirve para facilitar la carga o descarga de los buques y otro tipo de operaciones. Las estructuras portuarias existentes son las mismas que se han registrado en el protocolo anterior de maniobras de atraque y amarre.
PROCEDIMIENTO: Alistamiento: Se debe coordinar entre el representante del terminal, la agencias marítima y los Operadores Portuarios contratados por el buque y/o su agencia naviera la fecha de zarpe de la motonave para garantizar la asistencia del personal que realiza las actividades de desamarre y del remolcador. Ejecución zarpe: La maniobra de zarpe es dirigida por el Capitán de la nave, quien es asistido por el piloto práctico, y debe estar asistida por un remolcador de apoyo. Con la asistencia del remolcador y usando todos los elementos de gobierno y maniobra disponibles en la nave tales como timón, propulsión, bow thruster, cabos e amarre se controla la nave para separarla del muelle, una vez los cabos han sido liberados por el personal de amarradores, y trasladarla al área de maniobras, para que la embarcación realice el reviro y ordene el rumbo de enfilación hacia el canal principal. En el área de atraque se tiene una profundidad operativa promedio de 10,0 metros; la zona de reviro comprende un área circular de 400 metros de diámetro, localizada en el sector oriental de los muelles de la Esso y Dexton. La profundidad máxima del área de maniobras es de 12,5 m, la profundidad promedio es de 12.0 m y la profundidad mínima es de 11,5 m, estas se encuentran registradas en la carta náutica Col 262, publicadas por DIMAR. Precauciones: Si las condiciones oceanográficas y/o meteorológicas presentan situaciones extremas se suspenderán las operaciones de zarpe y/o atraque. La tripulación de apoyo para el desatraque de las naves, que no tengan el equipo de seguridad personal completo no pueden participar en las maniobras.	

5.1.4. Maniobra de reviro y fondeo.

MANIOBRAS DE REVIRO Y FONDEO.	
INTRODUCCION:	Con el cumplimiento de los procedimientos de este protocolo se evitarán posibles accidentes durante las operaciones de reviro y fondeo en las áreas definidas por la autoridad marítima, de acuerdo con la carta náutica COL 262.

	En la operación tanto de reviro como de fondeo se debe contar con la asistencia de un remolcador de apoyo y del piloto practico. En las maniobras de reviro y fondeo no interviene el personal de la Instalación Portuaria puesto que es responsabilidad del Capitán de la nave, asesorado por el piloto practico y con la asistencia de la tripulación de abordó.
DEFINICION/ES:	El procedimiento que se protocoliza corresponde a las maniobras de reviro y fondeo de las motonaves que transportan productos líquidos a granel al terminal de DEXTON. La prelación para las embarcaciones fondeadas se establecerá de acuerdo con el orden en que hayan llegado, dentro del mismo periodo de 12 horas, siempre y cuando hayan confirmado su arribo, solicitado servicios y presentado la documentación completa, y se encuentren declaradas en libre platica por parte de las autoridades. La maniobra de fondeo y asignación del área para el efecto corresponde a la autoridad marítima. Los operadores portuarios que prestan el servicio de remolcador deben dar cumplimiento a la Resolución 0138 de abril 29 de 2005 de Dimar.
OBJETIVOS:	<u>Generales</u> Dar facilidades a los operadores portuarios del terminal de DEXTON para el apoyo requerido por las naves que deben realizar maniobras de fondeo y/o reviro, evitando accidentes de personal y efectos de contaminación marina. <u>Específicos</u> Seguridad y Salud en el Trabajo. Verificar que el remolcador que asiste la maniobra de reviro y/o fondeo se encuentre autorizado por DIMAR. Seguridad Marítima. Dar cumplimiento a las recomendaciones PIANC y ROM en lo relacionado con los procedimientos de reviro y fondeo en el área marítima de la bahía interior de Cartagena. Control Ambiental. Durante estas maniobras es prohibido descargar residuos contaminantes a los cuerpos de agua marítima, el alcance aplica tanto para el remolcador como para la nave.
ÁMBITO DE APLICACIÓN:	Este protocolo debe ser aplicado por los operadores portuarios que prestan el servicio de apoyo durante las maniobras de reviro y fondeo, contratados por el buque y/o sus agente naviero. El protocolo está orientado a las maniobras de reviro y fondeo de las motonaves que cargan y/o descargan productos líquidos a granel en la instalación portuaria.
POBLACIÓN DIANA:	La técnica, procedimiento o proceso que se protocoliza será recibido por embarcaciones y motonaves usuarias de la instalación Portuaria
PERSONAL QUE INTERVIENE:	Operadores portuarios contratados por el buque y/o su agencia marítima para apoyo de remolcador y asistencia de personal que desamarra el buque. Las operaciones de fondeo son realizadas por el personal de tripulación de la motonave.
MATERIAL:	Un remolcador de apoyo y una lancha de pilotos prácticos. Elementos de seguridad personal: Chalecos salvavidas, casco, guantes, botas de seguridad, equipos de comunicaciones individuales.
TERMINOS Y DEFINICIONES:	Reviro. Acción de reorientar 180° la proa de la nave. Fondeo. Anclar, dar con el ancla convenientemente asegurada a un cabo o cadena, para que las uñas de aquélla agarre en el fondo y el buque quede sujeto. Maniobra de asistencia: Es el acompañamiento o la intervención activa a una nave o artefacto naval, prestada por un remolcador como mecanismo para reducir el riesgo de accidente durante su desplazamiento. Dentro de este concepto, se incluyen las maniobras de reviro, fondeo, atraque,

desatraque, amarre a boyas, entrada y salida de diques, navegación en aguas restringidas y atención a emergencias.

Maniobra de parada. Maniobra que se efectúa para parar el buque.

Áreas de fondeo. Zonas seleccionadas por la autoridad marítima y destinadas como sitios de fondeo en los diferentes puertos bajo su jurisdicción, se encuentran registradas en la carta náutica COL 262 y COL 261; la autoridad marítima asigna el área de fondeo.

PROCEDIMIENTO:

Alistamiento:

Tanto para la maniobra de reviro como para la de fondeo la agencia marítima responsable de la nave debe coordinar los servicios de remolcador y del piloto práctico.

Para la maniobra de fondeo se debe tener autorización de la autoridad marítima.

Ejecución reviro:

La maniobra de zarpe es dirigida por el Capitán de la nave, quien es asistido por el piloto práctico y un remolcador de apoyo.

El remolcador separa la motonave del muelle una vez los cabos han sido liberados por el personal de amarradores contratados por el buque y/o su agente marítimo, y la traslada por la popa hasta el área de reviro que se encuentra en el sector occidental de Dexton SA en la bahía de Cartagena, donde se registran profundidades de 12,5 m, a partir de este momento la nave fija el rumbo 315° hacia la boya 18, para proceder a buscar el canal de Bocachica, posteriormente continua por el canal público de la Bahía general, hasta la boya de mar en Bocachica, asistido por el piloto práctico.

Ejecución fondeo:

Si la nave se encuentra atracada en la plataforma de operaciones se realiza el mismo procedimiento anterior para la separación del muelle y zarpe; si la nave aún no se encuentra en el muelle, será conducida directamente por el piloto práctico al sitio autorizado de fondeadero.

-Cuando la nave se aproxima al sitio de fondeo procede así:

- El personal de cubierta del buque tripula las estaciones de fondeo en la proa.
- Se alista el ancla que se va a utilizar en el fondeo.
- Al llegar al sitio de fondeo la nave detiene la marcha dando máquina atrás, puede ser 1/3, 2/3 o full, inmediatamente descarga el ancla y libera cadena en longitud igual a 4 veces la profundidad del sitio de fondeo.
- Mantiene suave la marcha atrás hasta que la cadena se tensione.
- Se ordena parar máquinas y se da por terminada la maniobra de fondeo.
- Las áreas de fondeo se encuentran registradas en la carta náutica Col 261 editada por DIMAR; el sitio de fondeo es designado por la Capitanía de Puerto.

Precauciones:

Si las condiciones oceanográficas y/o meteorológicas presentan situaciones extremas se suspenderán las operaciones de reviro y/o fondeo.

La tripulación a bordo de la nave y del remolcador deben estar provistos con el equipo de seguridad personal completo, incluyendo salvavidas.

Para los buques que se dirijan hacia la Instalación Portuaria existen dos sitios de fondeo, en caso de espera para turno de atraque. El primero y más cercano, ubicado en el sector sur oriental de la bahía, identificado como zona de fondeo "Bravo", está protegido del fuerte oleaje, pero expuesto a los intensos vientos que puedan presentarse de acuerdo con la

época del año, la profundidad promedio es de 25 metros, y el segundo localizado frente a la desembocadura del canal del Dique, identificado como zona de fondeo “Alfa”, con profundidad promedio de 25 m.

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

Es responsabilidad del capitán que el buque quede correctamente atracado. El buque deberá utilizar cabos suficientes y en buen estado para su amarre en la I. P, que cuenta con cinco (5) bitas y una boya de amarre de popa.

La tripulación a bordo de la nave y del remolcador deben estar provistos con el equipo de seguridad personal completo, incluyendo salvavidas y comunicaciones.

Durante la operación de atraque es responsabilidad de la tripulación monitorear la tensión de los cabos de amarre, porque dependiendo del régimen de mareas será necesario alargar o acortar las líneas.

El muelle está constituido por una plataforma de operaciones que mide 4,2x4,5 metros apoyada sobre pilotes; en la plataforma se encuentran instaladas dos (2) bitas de amarre de 100 T de capacidad cada una, 3 defensas de caucho, el múltiple de conexiones con 7 tuberías con sus válvulas y mangueras para el cargue y descargue de productos líquidos a granel.

Adicionalmente se dispone de dos (2) piñas de atraque, provista cada una con su respectiva defensa y bita, y una boya de amarre de popa, para un total de cinco (5) puntos de amarre. El diseño de amarre incluye líneas sintéticas de polipropileno de 100 mm de diámetro y tensión mínima de rotura de 100 toneladas, equipadas con calabrotes de nylon 11,0 m de longitud y 114 mm de diámetro con una tensión mínima de rotura de 181 toneladas.

Para los amarres se deben seguir las recomendaciones de la “MOORING EQUIPMENT GUIDELINES” 3ª edición, donde establecen los siguientes principios:

- Los trasverse serán lo más perpendiculares posible respecto de la línea de atraque $90^{\circ} \pm 15^{\circ}$.
- Los springs serán lo más paralelos posible a la línea de atraque $\pm 5^{\circ}$
- Los ángulos verticales de las líneas de amarre no deben exceder los 25° con respecto a la horizontal.
- La configuración de amarre debe ser lo más simétrica posible respecto del manifold.
- De acuerdo al criterio ROM 0.2-90 las condiciones de amarre para ángulos horizontales son:
 - LARGOS $45^{\circ} \pm 15^{\circ}$
 - TRAVESES $90^{\circ} \pm 30^{\circ}$
 - SPRINGS $5^{\circ} \pm 5^{\circ}$
 - ANGULOS VERTICALES $25^{\circ} \pm 5^{\circ}$

El nivel de riesgo de la operación de amarre o desamarre, es determinado por las condiciones meteorológicas y oceanográficas predominantes en el momento de efectuar la maniobra de amarre y es responsabilidad del Capitán de la motonave efectuar la maniobra en forma segura.

5.3. Protocolo de zarpe de emergencia.

El zarpe de emergencia obedece a diferentes circunstancias tales como incendios, explosiones, terrorismo, mal tiempo y/o por disposiciones de la autoridad marítima en circunstancias de seguridad pública.

En cualquiera de las anteriores situaciones el procedimiento para el zarpe de emergencia es el mismo, excepto cuando la motonave se encuentra conectada a los sistemas de transferencia de productos, para lo cual el capitán de la nave con el jefe de operaciones de la I. P coordinan la suspensión de la operación de transferencia, asegurando las bombas de trasiego de tierra y/o de abordo, posteriormente se cierran las válvulas de las líneas que están siendo utilizadas, se sueltan mangueras del manifold y se procede a soltar las amarras del buque.:

- El comandante de la nave debe estar abordo para dirigir la maniobra de zarpe hasta el sitio indicado por la autoridad marítima para permanecer hasta que la situación se encuentre controlada.
- Para el zarpe de emergencia la motonave debe disponer abordo los 2/3 de la tripulación como mínimo.
- Si las condiciones de la emergencia lo permiten se debe solicitar la asistencia del remolcador y del piloto practico abordo para trasladar la nave al sitio asignado por la Capitanía de Puerto.
- De acuerdo con las instrucciones de la autoridad marítima la motonave abandonara el puerto o se fondeara en un área asignada para el efecto.
- Si la nave es fondeada en el puerto, regresará al terminal de acuerdo instrucciones de la Capitanía de Puerto.

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

Con el objeto de coordinar y programar el tráfico de embarcaciones por el canal de acceso, tanto buques como artefactos menores, se trabajará de manera mancomunada con la Capitanía de Puerto de Cartagena y se mantendrá la señalización marítima para trabajar en la concientización y medidas de control sobre los peligros a la navegación efecto de la actividad portuaria.

Para el transito tanto de arribada como de partida por el canal de la bahía de Cartagena, el piloto practico abordo y/o el capitán de la nave deben reportar el tránsito a la estación de control en Bocachica y se deben acatar sus instrucciones con relación al permiso de circulación por el canal de Bocachica.

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

Cuando existan pronósticos de mal tiempo, los capitanes y tripulación de los buques fondeados, deben permanecer abordo, alistar la segunda ancla para fondear, izar escalas y alistar las máquinas para zarpar si es necesario.

Por situaciones de seguridad de orden público y/o terrorismo, la autoridad marítima ordenará el zarpe de emergencia, asignando un área de fondeo cuando la nave se encuentre atracada en el muelle u ordenando el abandono del puerto.

En condiciones de incendio se aplicarán las instrucciones indicadas en el numeral 5.3 del presente capítulo.

5.6. Protocolo para apertura de bodegas.

De acuerdo con la especialidad del puerto en manejo de productos líquidos a granel, no son aplicables los procedimientos para apertura de bodegas, por lo que esta actividad no se realiza.

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

La Instalación Portuaria puede disponer el desatraque de una nave cuando las labores de cargue o descargue afecten el normal desarrollo de las operaciones del terminal, por bajo rendimiento imputable a la embarcación, operadores o a sus representantes o cuando no utilicen durante la operación los horarios y recursos asignados. DEXTON presentará notificación de desatraque a la agencia marítima de la motonave.

Para las operaciones de carga y descarga en el terminal de DEXTON Cartagena, se define como rendimientos aceptables operativos, los siguientes:

Diámetro de la tubería del muelle, pulgadas	Caudal de cargue/descargue, ton/hora
4"	80-100
6"	100-300
8"	300-550

Para las operaciones de descargue, la motonave utilizará los sistemas propios de bombeo desde el buque a tierra, por lo cual se ha establecido en el manual interno de operaciones los rendimientos aceptables para los diferentes tipos de productos.

Para las operaciones de cargue al buque, el terminal utilizará los sistemas propios de bombeo desde tierra al buque. Los representantes de la motonave junto con el representante del terminal definirán en cada caso, los rendimientos de las naves que se van cargar y/o descargar, como referencia para la aplicación de medidas durante el periodo de operaciones.

Las embarcaciones pierden el derecho al muelle cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a las normas y términos dispuestos en el presente Reglamento; se pierde el derecho por falta de garantías en el suministro de equipos abordo para la realización de las operaciones de cargue o descargue y por razones de seguridad o de orden público.

Las motonaves pierden el derecho al muelle cuando las autoridades sanitarias detecten en las embarcaciones tripulantes con enfermedades infectocontagiosas.

5.8. Protocolo de evacuación directa de cargas.

Los productos líquidos a granel se descargan directamente del buque a los tanques de almacenamiento en tierra, mediante sistemas de bombeo propios del buque y a través de mangueras conectadas al manifold del buque y de aquí por sistemas de tuberías metálicas y mangueras que están conectadas a los tanques en tierra. Para el cargue de productos al buque, el sistema de bombeo es propio del terminal.

La tripulación del buque con la pluma de abordaje maniobra las mangueras de Polipropileno para conectarlas al manifold sobre cubierta, el personal de operaciones del terminal realiza la conexión de las mangueras con el manifold del buque conforme al plan de cargue y/o descargue acordado entre los representantes del buque y el terminal, verificando que el empalme quede perfectamente sellado para evitar fugas de productos cuando se aplique la presión de bombeo al sistema.

Tanto abordaje como en tierra, la tripulación del buque y los operadores del terminal alistan y tienen a la mano todos los elementos que se requieran en caso de presentarse escapes de los productos que se estén transfiriendo.

Antes de iniciar el bombeo de las cargas el coordinador de operaciones del terminal verifica la correcta conexión de los equipos desde los tanques en tierra hasta el manifold del buque, de acuerdo con el plan de cargue y/o descargue acordado por las partes.

Previo al inicio de las operaciones, el coordinador de operaciones y el representante del terminal ante el buque verifican el correcto funcionamiento del sistema de comunicaciones, mediante el cual se anuncia el inicio y el fin de la operación.

5.9. Protocolo para la inspección simultánea de mercancías.

Esta actividad la realizan funcionarios de las compañías inspectoras contratadas por el importador o exportador de la carga, mediante procedimientos de muestreo en los tanques y tuberías del terminal y del buque y análisis fisicoquímicos de las muestras tomadas, previo al inicio de las operaciones de cargue y/o descargue.

5.10. Protocolo de inspección intrusiva y no intrusiva de cargas.

Se manejan productos líquidos a granel, por lo cual esta actividad no se realiza.

5.11. Protocolo para descargue con lluvia.

No existe limitaciones para el cargue y/o descargue de buques cuando se presentan lluvias, a menos que se presenten tormentas eléctricas o vientos superiores a 25 nudos, condición que hace que se cierren las operaciones portuarias en el Terminal.

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

En DEXTON no se reciben naves de pasajeros.

5.13. Protocolo de almacenamiento descubierto.

No aplica porque los sistemas de almacenamientos son en tanques metálicos cerrados.

5.14. Protocolo de operaciones en fondeo.

Este tipo de operación no se realiza en la Instalación Portuaria.

5.15. Protocolo para la entrega de la carga.

DEXTON se reserva el derecho de recibir o entregar los productos hasta tanto estos cumplan todos los requisitos exigidos por las autoridades Colombianas, tales como: Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN, Superintendencia de Puertos y Transporte, Ministerio de Justicia y del Derecho - Subdirección de Control y Fiscalización de Sustancias Químicas y Estupefacientes, Capitanía de Puertos o cualquier otra autoridad competente.

Sin perjuicio de las disposiciones legales establecidas en el Código de Comercio aplicables al contrato de transporte por vía marítima, así como a la normatividad internacional aplicable y a los respectivos contratos suscritos entre los usuarios importadores y exportadores de la carga con DEXTON se tendrán además en cuenta las siguientes disposiciones para el recibo y la entrega de las cargas.

El Capitán de la nave y/o la Agencia marítima respectiva deben descargar los productos al terminal, una vez la compañía inspectora contratada por el importador o exportador de la carga haya verificado su estado, cantidad y calidad de acuerdo con las características fisicoquímicas determinadas en el laboratorio de la compañía inspectora.

Durante la operación de descargue de un buque, la responsabilidad sobre la carga es de la motonave y/o agencia marítima hasta el momento en que la carga pasa por el manifold del buque y se recibe en la tubería del terminal localizada en la plataforma de operaciones; desde este momento la responsabilidad de la carga recae sobre la Instalación Portuaria.

Para el caso de las cargas recibidas vía marítima, estas serán entregadas al propietario o consignatario de la carga o a su representante legal por el Capitán del buque y/o la agencia marítima en las mismas condiciones de calidad y cantidad con que fueron recibidas por el buque en el puerto de embarque, por mandato del conocimiento de embarque, previo cumplimiento de las formalidades y presentación de la documentación Aduanera.

Los despachos de los productos por vía terrestre se realizan de acuerdo con las órdenes de cargue emitidas por los propietarios o consignatarios de la carga, en las que deben especificar el nombre de la empresa transportadora, nombre, identificación y número celular del conductor, placa del vehículo, la cantidad a entregar y los datos del destinatario de la carga.

5.16. Protocolo para el manejo de cargas contaminadas.

BASC ha definido que la contaminación que puede afectar una carga es el flagelo del narcotráfico, que es uno de los más importantes; además de los polizones que se van en los contenedores (este último no aplica para la Instalación Portuaria), el tráfico de dinero no declarado, tráfico de personas, mercancías, entre otros.

De acuerdo con las características y modo de operación del terminal no se manejan contenedores y las cargas líquidas a granel, al ser cargadas o descargadas, pasan por tuberías a los tanques de almacenamiento, de donde son distribuidos por vía terrestre en carrotanques, isotanques, flexitanques y otros envases para los diferentes usuarios. Durante el almacenamiento en los tanques, las válvulas de cargue y descargue permanecen selladas con precintos de seguridad y las tuberías con bridas ciegas garantizando la calidad del producto.

Las características y modo de manejo de los productos no permiten la contaminación de la carga.

5.17. Protocolo sobre cargas objetables.

Al arribo de la motonave al terminal de DEXTON se embarcan el funcionario de la compañía inspectora contratada por el importador/exportador, un representante de la agencia responsable de la nave, un representante del terminal y en presencia

del Capitán del buque o de un tripulante asignado para el efecto, se procede a la toma de muestras de los productos en los diferentes tanques del buque para su análisis en el laboratorio de la compañía inspectora.

La carga se define como Objetables para este terminal, cuando los resultados del análisis de laboratorio no cumplen con las características físico-químicas estipuladas en el despacho del puerto de origen o requeridas por el importador y/o exportador.

Cuando una carga es objetable, la compañía inspectora contratada por el importador debe presentar una carta de protesta al buque en la que se describa los hallazgos encontrados y se registren la identificación y sellos de las muestras entregadas al Capitán o Primer oficial del buque como evidencia de los hallazgos observados.

5.18. Protocolo para la remoción de cargas objetables.

El importador de la carga objetable es el responsable de ordenar por escrito a DEXTON y a la compañía inspectora el descargue y entrega de los productos en las condiciones de calidad en que se encuentren.

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

De acuerdo con la modalidad de operación establecida en el contrato de concesión portuaria, en la Instalación Portuaria no se reciben cargas para otros puertos.

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

En el caso de los productos líquidos a granel que se manejan en el terminal y en el evento de generarse escapes al mar, se pasaría a un incidente de derrame, para lo cual se activaría el Plan de Contingencias y el comité de ayuda mutua. La terminal cuenta con barreras para contención de derrames, equipos de bombeo para la recolección de derrames en la Bahía y tanques de almacenamiento y si es necesario, se contratara una firma especializada en la recolección de derrames.

En el caso de caída de objetos desde el buque que por sus dimensiones generen limitaciones o afecten la profundidad del área de atraque o del área de maniobras para las operaciones portuarias, se procede a ordenar una inspección y rescate con equipos apropiados, previa autorización de la Autoridad Marítima, con el fin de dejar el área en condiciones de seguridad para las operaciones portuarias. Los costos de inspección, rescate y disposición final de los objetos que hayan caído desde el buque serán asumidos y pagados por el Capitán/Armador del buque y/o su agencia marítima representante en el puerto.

5.21. Protocolo para evitar la presencia de animales.

Periódicamente se revisarán los encerramientos físicos perimetrales de la Instalación Portuaria para tomar medidas correctivas sobre los sectores que presenten espacios por donde puedan ingresar animales al terminal.

Se prohíbe al personal de operadores portuarios, agencia marítima y demás usuarios o contratistas dejar residuos de alimentos fuera de los contenedores y estaciones de recolección de residuos domésticos.

Los vigilantes de las áreas de control de acceso tanto para personal como de vehículos no permitirán la entrada de ningún tipo de animal.

La Instalación Portuaria se encargará de capturar y retirar todo tipo de animales domésticos que se encuentren al interior del terminal y de acuerdo con su clasificación entregarlo a la autoridad correspondiente.

Se debe dar cumplimiento al programa de fumigación y desratización para evitar la proliferación de vectores contaminantes.

5.22. Protocolo de operación de equipos.

A solicitud de DEXTON cuando haya dudas respecto al estado de las amarras o aparejos, mangueras, válvulas, sistemas de acoples de tuberías y los equipos para la operación del buque, podrá solicitar la Autoridad Portuaria las inspecciones de estos elementos y sistemas de las naves con el fin de establecer si reúnen las condiciones para ser utilizados de manera eficiente y segura, en las operaciones de cargue y descargue.

Los equipos que operan dentro del terminal portuario serán inspeccionados por su propietario por lo menos una vez al año, de acuerdo con su plan de inspecciones y mantenimiento, o cuando lo disponga la Superintendencia de Puertos y Transporte, de oficio o a solicitud de los usuarios, con el fin de establecer sus condiciones de operación y seguridad. Los equipos que como resultado de dicha inspección no reúnan las condiciones mencionadas no podrán operar en las instalaciones de DEXTON.

DEXTON mantendrá los equipos de su propiedad o a su cargo en óptimas condiciones de operación y seguridad. No se operarán en el terminal equipos con deficiencia en capacidad, accesorios y dispositivos de seguridad. Las inspecciones y el mantenimiento de equipos son dirigidos por el Departamento de Mantenimiento y Obras del terminal.

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

El control de acceso de personas será realizado en la portería del terminal por personal de vigilancia contratado por DEXTON, cumpliendo con las disposiciones del Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP) aprobado por DIMAR. El incumplimiento de esas disposiciones hará que la persona sea retirada inmediatamente del terminal.

El personal que ejecuta labores abordo y en tierra y los operadores portuarios deberá seguir las disposiciones establecidas en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria y estar provistos de los elementos de protección personal y de seguridad apropiados para el tipo de labor que realizan durante el desarrollo de las diferentes actividades de cargue o descargue en el terminal.

Los Operadores Portuarios que prestan servicios en el terminal deben conocer los procedimientos y normas de seguridad establecidos por la Instalación Portuaria en el presente reglamento.

Las áreas definidas para tránsito peatonal tanto en el muelle como en el área adyacente de la Instalación Portuaria se encuentran debidamente señalizadas de acuerdo con las normas nacionales de tránsito; todo el personal de operadores portuarios que tienen acceso peatonal, debe cumplir los sistemas de señalización establecidos para el tránsito.

Toda persona o trabajador que ingrese a las instalaciones del terminal debe portar una ficha o carné de identificación.

Los usuarios ocasionales o visitantes, mediante un documento de identificación, hacen uso de una ficha de visitante entregada en la portería, la cual es debidamente autorizada por la Instalación Portuaria y le permite el acceso; esta ficha debe ser reintegrada en el módulo de control de acceso al término de la visita.

DEXTON se reserva el derecho de no permitir el ingreso de personas que no cumplan con las disposiciones del Plan de Protección de la Instalación Portuaria, para el efecto se tiene una escarapela que contiene recomendaciones de seguridad, que deben ser observadas por todos los visitantes al ingresar.

Todo visitante debe portar en sitio visible su escarapela de visitante. Es responsabilidad de los empleados informar al personal de seguridad sobre quien no porte la escarapela de visitante o este en áreas restringidas.

Solo se podrá transitar caminando en las áreas permitidas debidamente señalizadas y utilizando los siguientes elementos de protección personal: camisa manga larga, chaleco reflectivo, casco, gafas y botas de seguridad, que son de uso obligatorio en las áreas operativas.

Los visitantes a áreas administrativas donde las personas salgan del vehículo directamente a las oficinas están exentos de utilizar el equipo de protección personal. Deben usarlo si se dirigen a áreas operativas. Los trabajadores que ocupen áreas operativas del terminal, deberán vestir con uniforme, gafas, guantes, cascos, botas de seguridad y demás elementos de protección personal.

Los trabajadores de servicios marítimos tales como tripulantes de los buques y en general cualquier persona que por razón de su actividad deba permanecer o acercarse a los muelles, deben usar chalecos salvavidas y cascos con barboquejo como prevención en caso de caída al agua. Individuos que no lleven el equipo de protección personal en áreas operativas serán retirados del terminal.

La permanencia en el Terminal deberá ajustarse a los horarios correspondientes con la actividad a desarrollar. Ninguna persona deberá sobrepasar el horario autorizado para su actividad ni lo autorizado por ley.

Los operadores portuarios y demás usuarios serán responsables de que el personal a su cargo salga del terminal tan pronto concluya la labor para la cual se autorizó el ingreso.

5.24. Protocolo de control de ingreso y salida de vehículos

Todo ingreso de vehículos al terminal debe ser controlado e inspeccionado en portería por el personal de vigilancia contratado por OKIANUS ZONA FRANCA SAS previo a su ingreso y debe cumplir con las disposiciones del Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP) aprobado por DIMAR. El incumplimiento de esas disposiciones hará que el vehículo sea retirado inmediatamente del terminal.

Los vehículos deben desplazarse dando cumplimiento a los sistemas de señalización de tránsito establecidos al interior del terminal.

No existe acceso vehicular a la plataforma del muelle, se tiene acceso solamente al área adyacente.

No hay zona de parqueo en el área exterior de la planta.

Los vehículos automotores o cualquier otra clase de vehículos, debe estar en óptimas condiciones de seguridad para su ingreso y circulación en las instalaciones.

La empresa o propietario del vehículo asumirá los riesgos mientras este se encuentre en el terminal y responderá por sus actos. Para tal efecto DEXTON mantendrá la señalización de vías peatonales y zonas de parqueo

Los vehículos no destinados a efectuar operaciones de cargue o descargue, no podrán permanecer en las zonas de almacenamiento ni en sus cercanías.

Las áreas definidas para tránsito en el área adyacente al muelle de la Instalación Portuaria, se encuentran debidamente señalizadas de acuerdo con las normas nacionales de tránsito; todo el personal de operadores portuarios que tienen acceso vehicular debe cumplir los sistemas de señalización establecidos para el tránsito.

Únicamente podrán ingresar los vehículos y personal autorizados por el Oficial de Protección de la Instalación Portuaria.

DEXTON se reserva el derecho de no permitir el ingreso de vehículos que no cumplan con las disposiciones del presente reglamento.

Todo vehículo dentro de las instalaciones puede ser inspeccionado por el personal de seguridad, en caso de no acceder a estas inspecciones, las personas o vehículos podrán ser retirados de las instalaciones inmediatamente y se pondrá en conocimiento del usuario y de la Policía, si el caso lo amerita.

Ningún vehículo o persona puede permanecer en el terminal después de haber terminado la actividad por la cual ingreso y se autorizó.

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

No existe acceso vehicular a la plataforma del muelle, se tiene acceso solamente al área de maniobras y estaciones de llenado del terminal, los cuales corresponden a la empresa que presta este servicio, OKIANUS ZONA FRANCA SAS.

Para ingresar y circular por las instalaciones, el vehículo automotor de transporte de carga debe estar en óptimas condiciones de seguridad y cumplir con los requisitos del Plan de Protección de la Instalación Portuaria y de las autoridades competentes.

Los vehículos que ingresan al terminal son del tipo carrotanque, isotanque, flexitanque y camiones para transportar los productos líquidos a los diferentes usuarios que ya han diligenciado la orden de cargue o descargue. El acceso permitido es hasta la estaciones de llenado, donde se cargan o descargan los productos líquidos por parte de los operarios del terminal. Una vez realizada la operación de cargue o descargue, se autoriza la salida de los vehículos de la Instalación Portuaria.

Los vehículos terrestres de carga que ingresen y salgan de las instalaciones lo harán cumpliendo con las normas de tránsito y los procedimientos de vigilancia y seguridad industrial de la empresa. Las empresas transportadoras asumirán los riesgos, mientras el vehículo se encuentre en las instalaciones y responderá por sus actos. Para tal efecto se establece la señalización de vías peatonales, para vehículos y zonas de parqueo.

5.26. Protocolo de control de ingreso y salida de maquinarias y equipos.

En la operación de la Instalación Portuaria no se requieren maquinarias ni equipos para el manejo de las cargas diferentes a los sistemas de tuberías y motobombas eléctricas que se encuentran permanentemente instaladas; no se requieren cargadores ni grúas para el transporte de las cargas. Sin embargo, pueden requerirse maquinarias y equipos para la

construcción y mantenimiento de los tanques, tuberías y demás equipos para la operación, los cuales ingresaran y saldrán del terminal según el protocolo estipulado en 5.24.

5.27. Protocolos para el manejo de todo tipo de carga.

En DEXTON solo se manejan productos líquidos a granel, por lo cual la Instalación Portuaria se encuentra acondicionada con sistemas de cargue y descargue conformados por tuberías metálicas, mangueras, motobombas y accesorios conectados con los tanques de almacenamiento.

Los productos que requieren ser despachados a los diferentes usuarios se hace por vía terrestre en vehículos de carga contratados por el propietario de la carga, los cuales deben estar acondicionados con todas las medidas de seguridad aprobada y vigente, esta actividad la realiza OKIANUS ZONA FRANCA SAS.

5.27.1. Protocolo de entrada y recibo de carga

Cuando el buque se encuentra atracado y asegurado al muelle, los funcionarios de las compañías inspectoras contratadas por los usuarios proceden junto con el tripulante delegado por el primer oficial del buque a tomar las muestras de los productos que serán recibidos, para su posterior análisis de laboratorio y verificación del cumplimiento de las características fisicoquímicas especificadas por los usuarios.

Se inician las conexiones de los equipos de transferencia de los productos entre el múltiple de tuberías del muelle y el manifold del buque.

Se inicia el descargue de los productos, las cuales se reciben y almacenan en los tanques asignados, de acuerdo con sus características.

Por último, después de finalizado el descargue, se hace la certificación de las cantidades recibidas en los tanques junto con el funcionario de la compañía inspectora contratada por el usuario.

Todas las actividades del recibo de la carga se llevan a cabo cumpliendo con los procedimientos operativos del Sistema de Gestión Integral de DEXTON.

5.27.2. Protocolo de almacenamiento de carga.

Las cargas líquidas a granel que se reciben en la Instalación Portuaria son almacenadas en OKIANUS ZONA FRANCA SAS, en tanques que se encuentran contruidos fuera de la concesión portuaria y que están conectados por tuberías metálicas a un manifold de 7 válvulas sobre la plataforma de operaciones; actualmente la capacidad total de almacenamiento es de 22000 m³.

Los tanques están identificados y clasificados para el almacenamiento de los diferentes productos que se manejan en la Terminal; en cada área de tanques están fijadas las instrucciones de seguridad y precauciones que se deben tener en el área de influencia de los mismos. Una vez recibida la carga en los tanques, se colocan precintos en sus válvulas y escotilla de medición y cada vez que se despacha el producto, se retiran y colocan nuevos sellos en presencia del inspector.

Las áreas de tanques están acondicionadas con diques de seguridad para garantizar en caso de ruptura o escapes, poder contener y confinar el producto derramado para su recuperación inmediata, evitando efectos de contaminación.

Las áreas de almacenamiento están acondicionadas con sistemas y redes contra incendio.

Todas las actividades de almacenamiento de la carga se llevan a cabo cumpliendo con los procedimientos operativos del Sistema de Gestión Integral de OKIANUS ZONA FRANCA SAS, quien presta este servicio a la sociedad portuaria Dexton S. A.

5.27.3. Protocolo de entrega y salida de carga.

Los productos almacenados en los tanques se entregan a través de una estación de llenado a carrotanques, isotanques y flexitanques, esta actividad la desarrolla OKIANUS ZONA FRANCA SAS.

El conductor del medio de transporte ingresa al terminal con una orden de cargue del propietario del producto y una orden de cargue generada por OKIANUS ZONA FRANCA SAS, que le permite el pesaje del vehículo en la báscula a fin de cargar del vehículo, de acuerdo con la cantidad autorizada por el propietario del producto.

Una vez terminado el cargue del producto, el conductor pesa nuevamente el vehículo en la báscula y se le entrega el comprobante de entrega junto con los demás documentos de la carga.

Con el comprobante de entrega recibido, el conductor está autorizado para salir de la Instalación Portuaria.

Todas las actividades de entrega y salida de la carga se llevan a cabo cumpliendo con los procedimientos operativos del Sistema de Gestión Integral de OKIANUS ZONA FRANCA SAS.

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

DEXTON maneja productos líquidos a granel, de los cuales algunos están clasificados como peligrosos de acuerdo con el Código IMDG; estos productos se reciben en el terminal y son transportados por buques tanques, los cuales han sido clasificados y autorizado por DIMAR para la realización de dicha actividad, teniendo en consideración que cumple las normas de seguridad nacionales e internacionales.

Los sistemas de recepción de los productos líquidos instalados en el muelle se encuentran debidamente identificados, los operadores que asisten la actividad de descargue o cargue de los productos verifican que los acoples de mangueras no presenten escapes o fugas y que las operaciones se llevan a cabo conforme al plan de cargue y/o descargue acordado con el representante del buque y bajo los lineamientos del Sistema de Gestión Integral.

El Representante del Terminal deberá, a través del primer oficial de la embarcación, verificar los productos que se encuentran abordado y en qué orden serán descargados, esta información debe ser transmitida a los operarios del Terminal, para el alistamiento de las conexiones y válvulas que se requieren en el descargue de los productos.

DEXTON podrá ordenar la evacuación de sus áreas, el fondeo de las naves, o evacuación de los vehículos que en el momento constituyan riesgo para el terminal o para sí mismos.

El personal que interviene en las operaciones de cargue y/o descargue de mercancías peligrosas, deberá contar con los insumos necesarios, según lo que se establece en el sistema de gestión de seguridad y salud del trabajo, igualmente quien manipule estas mercancías debe cumplir con los requisitos legales vigentes en el manejo de sustancias peligrosas.

La manipulación de carga peligrosa debe ser coordinada por la Sociedad Portuaria. No debe iniciar la operación hasta tanto no se cumplan las normas contempladas en este Reglamento y demás instrucciones de seguridad impartidas por la Sociedad Portuaria.

En lo relacionado con el transporte de mercancía peligrosa debe darse estricto cumplimiento a las disposiciones establecidas en el Decreto 1609 de 2002 expedido por el Ministerio de Transporte y demás reglamentación vigente sobre esta materia.

El dueño de la carga o su representante debe entregar a la empresa de transporte la ficha técnica y/o tarjeta de emergencia en donde se encuentre declarado el tipo de carga, es decir, que los embalajes y envases estén rotulados y etiquetados con el tipo de material a transportar de acuerdo con lo estipulado en la Tarjeta de Emergencia y las Normas Técnicas Colombianas (NTC 1692 segunda actualización, -Anexo No 1, la NTC 4532 - anexo 3), y que correspondan con lo descrito en el manifiesto de carga.

Así mismo, es responsabilidad del dueño de la carga o su representante, aplicar las recomendaciones del Código IMDG de la O.M.I en cuanto a clasificación, identificación (rotulado, etiquetado y marcado), documentación de la remesa, embalaje, envase, segregación y estiba y demás normas sobre esta materia, establecidas por la Sociedad Portuaria en el estándar HS-EST107 o el que lo modifique o sustituya.

Las mercancías peligrosas que no cumplan con las normas de seguridad no pueden ser cargadas, manipuladas o descargadas en la Instalación Portuaria. En los eventos en los cuales la Sociedad Portuaria identifique que una carga ingresada no ha sido declarada como peligrosa, pero su identificación real es de mercancía peligrosa, procederá de inmediato a adoptar las medidas pertinentes de control y aseguramiento. Los sobre costos generados por correcciones en trámites, registros documentales y las reprogramaciones operativas correspondientes, serán facturados al responsable de la carga.

En todo caso donde el responsable de la carga o su agente omitan o alteren la realidad de la información sobre la condición de una carga, responden por cualquier incidente y consecuencias de todo tipo frente a la Sociedad Portuaria, las autoridades y terceros.

5.29. Protocolo para aplicar el Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005)

El RSI-2005 constituye la única legislación internacional vinculante sobre Salud Pública.

La finalidad y el alcance del RSI 2005 son 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, evitando interferencias innecesarias con el tráfico y el comercio internacionales.

Anterior a la llegada del buque al terminal: Si se tiene conocimiento de la existencia de vectores (enfermedades que puedan tener repercusiones de salud pública graves y se puedan propagar internacionalmente con rapidez) la Gerencia de la I. P, dando cumplimiento al anexo 2 del RSI 2005 y de acuerdo con las definiciones de casos de enfermedades establecidos por la OMS para este Reglamento, se procederá a informar a las autoridades sanitarias locales y a la autoridad Marítima, para que estas dispongan el procedimiento a seguir (Fondeo de la embarcación y realización de inspección para objetar si o no la "Libre Platica")

Durante la permanencia en puerto de la motonave:

Una vez atracada la motonave, en caso de detectarse vectores que afecten las condiciones y se constituyan en un problema de salud pública de importancia internacional, incluidos los que tengan causas u orígenes desconocidos y aquellos en los que intervengan enfermedades como Cólera, Peste neumónica, Fiebre amarilla, fiebre hemorrágica virales, etc) lo anterior de acuerdo con el RSI 2005, se procederá a informar a las autoridades sanitarias locales, de acuerdo con lo establecido en el Anexo 2 del RSI 2005.

- Informar a las autoridades locales responsables del manejo de salubridad pública a través de los terminales portuarios.
- Informar a la autoridad marítima DIMAR, para que se proceda al fondeo de la motonave y al establecimiento de la cuarentena, de acuerdo con los criterios de las Autoridades Sanitarias que son las competentes.

Detección de vectores abordó de la I.P.

Cuando se detecten vectores infectocontagiosos de acuerdo con la clasificación del anexo 2 del RSI 2005 y se constituyan en un problema de salud pública de importancia internacional, se procede a:

- Reportar la novedad a las autoridades sanitarias locales.
- De acuerdo con el concepto de la EPS del afectado, se procede a su incapacidad y aislamiento del área de trabajo.
- Se da cumplimiento a la cuarentena que establezcan las autoridades sanitarias.

Se difunde en las instrucciones de la Instalación Portuaria el conocimiento del RSI-2005 y se tiene disponible el documento para su consulta.

Sin perjuicio de los acuerdos internacionales aplicables y de lo dispuesto en los artículos pertinentes del RSI-2005, las autoridades podrán exigir, con fines de salud pública a la llegada o salida de la motonave:

A las tripulaciones:

Información sobre su destino para tomar contacto con ellos.

Información sobre su itinerario, para averiguar si han estado en una zona afectada o sus proximidades, o sobre otros posibles contactos con una infección o contaminación antes de la llegada, así como el examen de los documentos sanitarios de la tripulación que indica el RSI-2005.

La inspección de equipajes, medios de transporte, mercancías y paquetes postales

Sobre la base de las pruebas obtenidas mediante las medidas previstas en el párrafo anterior, o por otros medios, sobre la existencia de un riesgo para la salud pública, las autoridades sanitarias podrán aplicar medidas adicionales de salud de conformidad con el RSI-2005, en particular en relación con tripulantes sospechosos o afectados, según el caso, el examen médico lo menos intrusivo e invasivo posible que permita lograr el objetivo de salud pública consistente en prevenir la propagación internacional de enfermedades.

No se realizará ningún examen médico ni se procederá a ninguna vacunación ni se adoptará ninguna medida profiláctica ni sanitaria en virtud del presente Reglamento sin el consentimiento informado previo y explícito del tripulante o de sus padres o tutores, con la salvedad de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 31, y de conformidad con la legislación y las obligaciones internacionales del Estado Parte

5.30. Protocolo para atender emergencias y contingencias.

Se anexa Plan de Emergencias y Contingencias.

Para la prevención de riesgos en sus instalaciones durante la actividad del Terminal, se ha elaborado e implementado un plan de Emergencias y Contingencia, el cual está constituido por el plan estratégico y el plan operativo de respuesta inmediata a cualquier accidente causado por circunstancias naturales o antrópicas.

El Plan de Contingencia incluye los procedimientos de activación de los niveles de respuesta ante riesgos como: incendios, derrames de productos en el muelle y en el área de almacenamiento, colisiones de embarcaciones en el mismo muelle, vertimientos, explosiones, abordaje, caída de hombre al agua, etc.

El Terminal cuenta con Procedimientos Operativos Normalizados incluidos en el Plan de emergencia para atender emergencias por accidentes de personal y por desastres naturales que afecten el área, con el fin de facilitar la adopción de medidas para atender en forma oportuna y eficiente situaciones de emergencia y así reducir pérdidas o daños que pueda sufrir el personal, equipos, material o instalaciones del Terminal.

El plan contempla actividades e instrucciones de coordinación para recibir apoyo de las empresas localizadas en el área y de las diferentes autoridades y funcionarios locales, así: Capitanía de Puerto, Comando de Policía, Cuerpo de Bomberos, Guardacostas, Defensa Civil, Gobernación, Alcaldía, EPA y Cardique, para atender en forma oportuna y eficaz las posibles emergencias.

Los procedimientos a seguir en caso de emergencias por incendios se encuentran indicados en el Plan de Contingencia del Terminal; los operadores portuarios, agentes marítimos y tripulaciones de las embarcaciones usuarias del Terminal deben seguir las instrucciones en la aplicación de estos procedimientos en caso de incendios.

Mientras la embarcación se encuentre atracada en el terminal, la tripulación de la nave tiene la obligación de combatir el fuego abordo. El terminal se unirá en la medida de sus posibilidades, a los esfuerzos para combatir el fuego abordo de la nave, si la gravedad del incendio es mayor.

En caso de ocurrir una emergencia, el Terminal se reserva el derecho de tomar todas las medidas que crea conveniente para combatir los incendios abordo de las naves, a fin de garantizar la mayor seguridad del Terminal.

Al detectarse emergencias en tierra (incendio, explosiones, derrames), se procede de la forma siguiente:

- a) Se activa la alarma correspondiente (Se tienen sistemas de alarma para diferentes acciones).
- b) La brigada de emergencia se presenta con sus elementos de seguridad al sitio de afectación.
- c) Se ordena la evacuación al punto de encuentro más cercano del personal que no interviene en la brigada de emergencia.
- d) El oficial de Protección de la Instalación Portuaria OPIP hace las comunicaciones correspondientes a las autoridades locales y dependiendo de la magnitud de la emergencia solicita el apoyo correspondiente (Centro de Control DEXTON , Autoridad Marítima, Guardacostas, Bomberos, Cruz Roja, Hospital Departamental, Clínicas).
- e) Una vez controlada la emergencia se elabora el informe del incidente al Centro de Control DEXTON y los reportes respectivos a las diferentes autoridades locales.
- f) Cuando la emergencia por incendio es abordo, estando el buque atracado, el procedimiento que se aplica es el mismo, pero la Brigada de emergencia utiliza los sistemas y medios de apoyo que se tienen instalados en el muelle (cañones de agua y sistemas de espuma). Ver anexo 1: Plan de emergencias.

5.30.1. Protocolo para atender derrames de hidrocarburos

Plan de emergencias, páginas 9 y 45.

La Instalación Portuaria dispone su respectivo Plan de Contingencia para atender emergencias por derrames de productos en las instalaciones de la empresa y en la Bahía de Cartagena, que se ha elaborado de acuerdo con las características y facilidades portuarias del Terminal y de acuerdo con los diferentes tipos de productos que se manejan.

Los Capitanes de las embarcaciones deben seguir las normas internacionales establecidas por la OMI para el manejo y transporte de productos líquidos a granel; igualmente las impartidas por la Autoridad Marítima para la prevención de derrames de productos y/o sus derivados. Desde el momento en que el buque arribe al terminal portuario hasta que zarpe debe cumplir con todas las regulaciones de seguridad, protección y control de contaminación de DEXTON.

Al detectarse emergencias en el muelle o a bordo del buque, por derrames de productos, se procede de la forma siguiente:

- a) Se activa la alarma correspondiente y se transmite la información relacionada con el derrame (Indicando sitio, condiciones de altura de olas, intensidad y dirección de los vientos).
- b) La brigada de emergencia se presenta con sus elementos de seguridad y de mitigación (barreras de contención superficial, material absorbente, lancha, etc.) al sitio de afectación.
- c) El OPIP hace las comunicaciones correspondientes a las autoridades locales y dependiendo de la magnitud de la emergencia solicita el apoyo correspondiente (Centro de Control DEXTON, Autoridad Marítima, Cuerpo de Guarda costas).
- d) Los productos residuales recuperados se depositan finalmente en envases para ser entregadas posteriormente al operador portuario autorizado por la autoridad ambiental, para la disposición final de este tipo de residuos.
- e) Una vez controlada la emergencia se elabora el informe del incidente al Centro de Control DEXTON y los reportes respectivos a las diferentes autoridades locales. Ver anexo 1: Plan de emergencias.

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

En la Instalación Portuaria no se manejan estos productos.

5.30.3. Protocolo para atender derrame de gráneles líquidos.

Plan de emergencias, página 46.

Se aplica el mismo protocolo mediante el cual se atienden los derrames de hidrocarburos, indicado en el numeral 5.30.1

5.30.4. Protocolo para atender derrame de gráneles sólidos.

En la Instalación Portuaria no se manejan gráneles sólidos.

5.31. Protocolo de circulación dentro del terminal

La Sociedad Portuaria Dexton S.A, no tiene áreas terrestres donde se tenga establecido los procedimientos de circulación dentro del terminal, esto se realiza a través de OKIANUS ZONA FRANCA SAS. Toda persona o vehículo que ingrese y salga de estas instalaciones deberá observar las disposiciones, reglas de tránsito, vigilancia y seguridad de la instalación portuaria, y deberán seguir las instrucciones que la empresa tiene sobre las áreas restringidas de circulación y estacionamiento.

Para ingresar a las instalaciones de la empresa, los vehículos automotores de transporte o cualquier otra clase de vehículos, debe estar en óptimas condiciones de seguridad, de igual manera deberán dar cumplimiento a los requisitos exigidos por el terminal y por las autoridades competentes, para su ingreso y circulación en las instalaciones.

Las empresas transportadoras de suministros asumirán los riesgos, mientras el vehículo se encuentre dentro del terminal y responderá por sus actos. Para tal efecto se, establece la señalización de vías peatonales, para vehículos y zonas de parqueo.

Todos los cargamentos peligrosos que se movilicen a través de las instalaciones, deben tener escrito en forma clara, visible y legible, las marcas, códigos, pesos, medidas, características y demás datos indicativos, anotados en igual forma que en los documentos que los amparan, así como las señales para el correcto manipuleo y almacenaje, teniendo en cuenta la rotulación correspondiente, de acuerdo a las normas vigentes establecidas por la OMI, en caso de tratarse de cargas peligrosas.

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

DEXTON ha definido en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria los requisitos para la identificación y el registro de los diferentes usuarios del Terminal y solicitará los documentos pertinentes para la obtención de información que le permita verificar los antecedentes y condiciones de seguridad de las empresas y personas usuarias.

Igualmente mantendrá dispositivos de análisis para la información presentada por todos los usuarios del Terminal, en cumplimiento de normas, establecerá acuerdos especiales con organismos nacionales e internacionales de protección al comercio exterior y en garantía a la presentación de los productos colombianos en el exterior.

Los productos por sus condiciones de líquidos a granel son identificados en los tanques de almacenamiento en tierra, cuando ya han sido descargadas.

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

La sociedad portuaria DEXTON SA, no tiene instalaciones en proceso de construcción.

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

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

Toda embarcación programada para utilizar los servicios de la Instalación Portuaria, debe cumplir las instrucciones relacionadas con el procedimiento de anuncio y notificación de arribo de acuerdo con las normas vigentes establecidas por la Superintendencia de Puertos y la Dirección General Marítima, notificando y confirmando su arribo de acuerdo con los plazos estipulados para el efecto.

La solicitud del servicio de pilotaje para arribo por parte del buque o su agencia marítima, deberá presentarse o enviarse mínimo con veinticuatro (24) horas de anticipación al respectivo operador marítimo y podrá ser cancelada o modificada mediante comunicación, con seis (6) horas de anticipación a la hora para la cual se solicitó dicho servicio.

Los Capitanes de las naves deben informar a DEXTON su hora estimada de arribo (ETA), tan pronto reciban la orden de dirigirse a este Puerto; además, deben informar, con copia al agente marítimo, el ETA con 72, 48 y 24 horas de anticipación a su llegada.

Si el Capitán de la nave estima que su arribo al Terminal se modifica en más de 2 horas, bien por anticipo o bien por retraso, en relación con el último ETA (es decir el de las 24 horas de anticipación), deberá cuanto antes comunicarlo al Terminal, informando su nuevo estimado. No obstante lo anterior, DEXTON se reserva el derecho de modificar la prelación de atraque de la nave que arribe incumpliendo en más de 2 horas el ETA de las 24 horas de anticipación.

Contenido del aviso de arribo.

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

- a. El nombre y nacionalidad de la nave.
- b. El tonelaje de registro neto (T.N.R). y el tonelaje de registro bruto (T.B.R)
- c. Calado, eslora y manga.
- d. Los nombres del Armador o propietario, el capitán y agente marítimo.
- e. El tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETD).
- f. Los productos y el tonelaje a cargar y/o descargar.
- g. La relación de carga peligrosa abordó y su clasificación con base en el Código Internacional Mercancías Peligrosas.
- h. La información ISPS del buque
- i. El número de tripulantes a desembarcar o embarcar.
- j. Otra información de importancia relacionada con el manejo de la carga y la seguridad de la nave en el Terminal.

La Superintendencia de Puertos y la instalación portuaria podrán solicitar al capitán, propietario o agente de la nave, cualquier información adicional que se estime necesaria.

Normas que rigen la permanencia de las naves.

Toda nave de bandera extranjera que arribe a DEXTON se registrará de acuerdo con las normas vigentes colombianas y en especial por el Código de Comercio, si se trata de actividades regulares mercantiles (Artículo 1455 y complementarios) y a las demás responsabilidades que fijen las disposiciones vigentes, tales como las de DIMAR y la Superintendencia de Puertos y Transporte.

La permanencia de las motonaves usuarias del muelle de DEXTON está supeditada al cumplimiento de las normas establecidas en el presente Reglamento y se registrarán, además, de acuerdo con las disposiciones vigentes colombianas de la Superintendencia de Puertos y Transporte, de la Dirección General Marítima, en cuanto se refiere al tráfico marítimo en Cartagena, transporte y manejo de cargas en puertos, de la Dirección Nacional de Estupefacientes y de la Dirección Nacional de Aduanas.

En todos los casos, los Capitanes y Pilotos prácticos deberán ceñirse a las normas vigentes en Colombia, para el acceso al muelle o zarpe del mismo. Los buques deberán izar la bandera de Colombia, de acuerdo con las normas que debe transmitir el piloto práctico al abordar la nave y el agente marítimo.

6.2. Prelaciones sobre el atraque

Teniendo en cuenta las características propias de las instalaciones y de la carga que se maneja en el Terminal de DEXTON se dará prelación de atraque a las embarcaciones anunciadas, confirmadas y con los documentos exigidos en el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, sobre las que no han cumplido estos requisitos.

La prelación establecida podrá alternarse, siempre y cuando la situación del Terminal lo amerite, esta determinación debe comunicarse previamente a los interesados, Agencia Marítima, Pilotos Prácticos, Operadores Portuarios, Capitán del buque. Con un mínimo de veinticuatro (24) horas de anticipación al arribo de una nave, el agente marítimo deberá presentar a la Dirección de Operaciones el anuncio de llegada de embarcaciones a saber:

- a) Nombre y nacionalidad de la nave
- b) Tonelaje de Registro Neto (TNR) y el tonelaje de registro bruto (TBR)
- c) Las letras de llamada.
- d) Los nombres del Armador, línea Marítima, charreador, capitán y agente marítimo.
- e) El tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETD).
- f) Los productos y el tonelaje a cargar y descargar.
- g) La relación de carga peligrosa abordó para el puerto.
- h) Nombre de los operadores portuarios nominados para la prestación de los servicios de pilotaje, de remolcador, de amarre y desamarre.
- i) Otra información de importancia relacionada con el manejo de la carga o seguridad de la nave en el puerto.

6.3. Prelaciones para el servicio de practicaaje.

Para prestar el servicio de practicaaje en las instalaciones de DEXTON se tendrán en cuenta las siguientes condiciones, sin perjuicio de aquellas que establecen la Ley, la Autoridad Marítima y la Superintendencia de Puertos y Transporte en el ejercicio de sus competencias.

El terminal coordina con la agencia marítima de los buques la prioridad para la prestación del servicio de piloto práctico:

Se dará prioridad a las motonaves en arribada forzada.

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

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

Toda embarcación cualquiera que sea su nacionalidad, tráfico, clasificación, eslora, calado y tonelaje de registro bruto que desee realizar cualquier maniobra o movimiento dentro de la zona portuaria requiere piloto práctico.

El piloto práctico designado debe pertenecer a una compañía de practicaaje debidamente autorizada por la DIMAR, y debe contar con categoría y licencia correspondiente al tonelaje y características de la nave a maniobrar.

La contratación del servicio de practicaaje solo será responsabilidad del buque o su agente marítimo.

El piloto práctico designado para las maniobras, abordará la nave en la boya de mar, siendo responsabilidad del capitán del buque proporcionar las facilidades para abordar, acordes con las normas internacionales. El agente marítimo mediante solicitud especial puede pedir que el servicio sea prestado desde o hasta la Boya de Mar.

La Boya de Mar, es el sitio oficial de arribo de las motonaves al puerto, para efecto de turnos de llegada. Los pilotos prácticos también podrán abordar y desembarcar en otros sitios autorizados por la Dirección General Marítima.

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

En los casos en que exista limitación para los servicios de practicaje por razones de mareas, corrientes, vientos, calados, visibilidad, o cualquier otra circunstancia, Control de Tráfico Marítimo y Fluvial, determinarán la hora de prestación del servicio.

DEXTON establecerá los montos de las garantías de cumplimiento e indemnización que deben suscribir las empresas prestadoras del servicio, a fin de garantizar la prestación del mismo de una manera segura y eficiente, así como la indemnización a terceros por accidentes que puedan ocurrir con responsabilidad del piloto. Dicha garantía deberá constituirse a favor de quienes contraten sus servicios, la Nación-Superintendencia de Puertos y Transporte y y terceros en general.

En caso de fallas o infracciones cometidas por el personal de pilotos, estas se deberán informar oportunamente a la Capitanía de Puerto para que adelante la investigación respectiva, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

6.4. Asignación de muelle.

Para la asignación del muelle se tendrán en consideración las siguientes condiciones y las naves permanecerán en el muelle el tiempo que haya sido autorizado por DEXTON.

- a) Hora de arribo a la boya de mar.
- b) Regularidad o frecuencia del servicio de la nave o línea naviera hacia o desde el puerto.
- c) Tipo y volúmenes de carga.
- d) Tipo de naves y dimensiones
- e) Equipamiento y/o maquinaria que garanticen las más altas ratas de descarga.
- f) Tiempo de permanencia.

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

Los trabajos de reparación que impliquen actividades en caliente o en frío, o el uso de luces al descubierto, quedan prohibidos. En caso de requerirse una reparación urgente (en circunstancias excepcionales) se deberá solicitar por escrito la autorización al gerente seccional del Terminal.

Si se otorga el permiso para emprender las reparaciones, el listado de éstas con sus especificaciones, personal y equipo de tierra contratado, deberá ser entregado a la instalación portuaria, antes de iniciar los trabajos.

DEXTON tiene una Política de Alcohol, Drogas y Tabaco, que prohíbe el tráfico, posesión, uso o almacenamiento de drogas estupefacientes, o que produzcan dependencia física o psíquica en cualquier lugar dentro de la instalación portuaria y en el buque, pudiendo resultar en multas, prisión y además decomiso de la nave. Los agentes marítimos, armadores y capitanes ejercerán suma diligencia y cuidado para evitar la posesión, almacenamiento o transporte de tales drogas y estupefacientes.

Los capitanes, oficiales y tripulaciones de las naves que arriben o se encuentren en el área del terminal deberán cumplir la Política de Alcohol, Drogas y Tabaco de DEXTON durante su permanencia en el muelle. El piloto práctico, en caso de notar embriaguez o alteración por drogas en los oficiales de la nave, dará aviso a la Capitanía de Puerto, la Superintendencia de Puertos y Transporte y DEXTON, para que se tomen las medidas pertinentes.

El personal que ejecuta labores abordo y en tierra, deberá seguir las normas de seguridad establecidas en la instalación portuaria.

Los procedimientos y medidas preventivas de seguridad contra incendios y emergencias, se deben encontrar fijados en sitios visibles y de fácil acceso para las tripulaciones abordo de las naves que se encuentren atracadas en el terminal, y para el personal de operadores portuarios en tierra, se deben encontrar fijadas en las instalaciones del muelle.

El personal de tripulaciones y operadores portuarios, deben estar provistos de los elementos mínimos de seguridad, durante el desarrollo de las diferentes actividades de cargue o descargue en el Terminal de DEXTON.

El uso de equipos y lámparas eléctricas portátiles con cables flexibles queda prohibido dentro de los tanques de carga, en los espacios adyacentes o sobre la cubierta de tanques.

Está prohibido el desembarque de pasajeros y equipajes por las instalaciones de DEXTON.

Está permanentemente prohibido para el personal del terminal y tripulación de la motonave fumar o encender fósforos en el terminal o en la embarcación.

Se prohíbe fumar en el muelle y abordo de cualquier embarcación durante la operación con tanqueros.

Queda prohibido exhibir, llevar o disparar armas de fuego, cualquier arma abordo debe mantenerse bajo custodia del Capitán, mientras el buque este en el Terminal.

Queda terminantemente prohibido el ingreso y porte de cualquier tipo de arma en el Terminal, a excepción de las autoridades policivas y militares en servicio activo.

Está totalmente prohibido realizar trabajos de soldadura e incineración cuando se esté en Terminal de DEXTON.

En todos los casos la nave y su tripulación deben cumplir con las regulaciones de seguridad, protección y control de la contaminación establecidas por DEXTON.

6.6. Desatraque

De acuerdo con las coordinaciones establecidas entre la agencia marítima representante de la nave y el terminal se procede al desatraque de acuerdo con las circunstancias siguientes:

- Una vez se haya concluido el descargue programado de acuerdo con el aviso de arribo y en cumplimiento con el ETD programado.
- Cuando se encuentre abordo el piloto practico y el remolcador de apoyo se encuentre en el área.
- Cuando el operador portuario que presta el servicio de amarre y desamarre tenga listo el personal encargado en el muelle.
- Para esta actividad se debe tener la autorización de zarpe de la autoridad marítima.

6.7. Orden de desatraque

DEXTON S. A, ordenará el desatraque de motonaves cuando se presente alguno de los eventos siguientes:

- Por razones de seguridad o de orden público.
- Cuando se evidencie bajo rendimiento, imputables a las condiciones mismas de la nave, deficiencia del operador portuario y condiciones de los productos que no garanticen la óptima utilización del muelle.
- Cuando las autoridades sanitarias detecten en las naves, tripulaciones o pasajeros con enfermedades infectocontagiosas.
- Por falta de espacio en las áreas de almacenamiento programadas para el recibo de los productos.
- Por falta o deficiencia de equipos, grúas, elevadores, plataformas y aparejos especificados.
- Insatisfacción con el equipo del buque, con los procedimientos de la tripulación o pérdida de estabilidad del buque, si a juicio del terminal, implica riesgos para las instalaciones, el personal, las operaciones o el buque.
- En caso de conflagración o incendio el capitán de la nave deberá proceder a desatracaarla y llevarla a la zona de fondeo. De cualquier manera, se procederá en circunstancias que pongan en peligro la nave o la instalación portuaria. En estos casos, se podrá, aún contra la voluntad del capitán, proceder al desatraque de la nave y ordenar su remolque hasta la zona de fondeo, por cuenta y bajo la responsabilidad exclusiva del Armador.
- Cuando haya transcurrido una (1) hora luego de haber finalizado las operaciones de cargue y descargue. Sin embargo, el concesionario podrá permitir la estadía de la nave en el muelle, y a su opción cobrar al Armador o a su agente marítimo los costos y perjuicios causados o la suma autorizada según las tarifas vigentes.
- Cuando ocurra el embargo y secuestro de la nave, o cuando la autoridad competente ordene la suspensión de los trabajos de cargue o descargue, o le niegue el zarpe.
- Ninguna nave inactiva podrá permanecer dentro del área de concesión sin permiso escrito de la Autoridad Marítima y del concesionario.
- El capitán a cargo de una nave inactiva deberá tomar las precauciones necesarias para evitar que la nave se desplace, por cualquier causa del lugar del fondeo asignado. Igualmente tomará las medidas indispensables para evitar que la nave, en cualquier condición de viento y marea, pueda garrear o borrar, saliéndose de los límites establecidos. Así mismo deberá mantener permanentemente abordo la tripulación necesaria para atender emergencias.
- Para efecto de este reglamento, un buque está inactivo o fuera de servicio, si:
 - No puede cargar, descargar, lastrar o deslastrar con la productividad requerida por el concesionario.
 - Sus certificados están vencidos.
 - La Autoridad Marítima lo ha declarado como tal.
 - Si por orden de autoridad competente se encuentra detenido

6.8. Requisitos para el zarpe.

Para la ejecución del zarpe de la nave se debe tener con anterioridad la autorización de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

7. CAPÍTULO VII. CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE

7.1. Seguridad y salud en el trabajo.

Responsable medio ambiente y medio marino:

De acuerdo con el organigrama de la I. P, registrado en el capítulo 2 del presente documento las responsabilidades del medio ambiente y marino están a cargo de HSEQ, en cabeza de un profesional, mediante el cual se hace seguimiento a las actividades para verificar el cumplimiento y requisitos legales ambientales, de seguridad industrial y salud ocupacional que exige la Ley.

En la I. P, esta División verifica el cumplimiento de los diferentes convenios Marpol y directrices establecidas por la OMI, para la protección del medio ambiente y del medio marino, igual de la seguridad de la vida en el mar.

El personal en general de la instalación portuaria, los prestadores de servicios, los operadores portuarios y en general todos los que realicen actividades al interior de DEXTON, están obligados a cumplir las disposiciones de seguridad y salud en el trabajo definidas en la legislación colombiana, las establecidas en el Sistema de Gestión Integral, las específicas del presente reglamento y además:

- Todas las personas al interior de la instalación portuaria debe utilizar los elementos de protección personal bajo las especificaciones dadas en los diferentes protocolos, establecidos de acuerdo con las actividades u operaciones que se realicen en DEXTON considerando la exposición a los riesgos.
- Se deben utilizar uniformes, credenciales y distintivos que identifiquen la empresa que presta los servicios, cumpliendo con las normas en materia de seguridad ya salud en el trabajo que disponga el Gobierno Nacional y los convenios internacionales.
- Los incidentes y novedades de personal que se presenten durante las operaciones, serán reportadas de acuerdo con el protocolo establecido para el efecto.

7.2. Fumigaciones.

La instalación portuaria se fumiga periódicamente, el operador o empresa que presta este servicio se rige de acuerdo con los protocolos establecidos para el efecto, previa coordinación con el terminal. La autorización del servicio específica:

- Productos a emplear en el proceso de fumigación.
 - Lugar, día y hora de la fumigación.
 - Zona de influencia.
 - Precauciones especiales a considerar.
 - Efectos inmediatos o secundarios por intoxicaciones con los productos.
 - Se debe dar cumplimiento a las normas del Reglamento Sanitario Internacional RSI-2005.
-

7.3. Residuos contaminantes procedentes de los buques.

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

Por "descarga", en relación con las sustancias perjudiciales o con efluentes que contengan tales sustancias, se entiende cualquier derrame procedente de un buque por cualquier causa y comprende todo tipo de escape, evacuación, rebose, fuga, achique, emisión o vaciamiento.

Por ninguna circunstancia los residuos contaminantes procedentes de los buques, podrán ser descargados en aguas marítimas de influencia de la instalación portuaria. Estos se manejarán de acuerdo a lo contenido en el Convenio MARPOL 73/78.

El capitán o la agencia marítima representante de la nave deben responder por los costos de limpieza en que incurran por este motivo.

Así mismo, deberán cumplir con las disposiciones vigentes contenidas en el citado Convenio sobre dotación de elementos, instalaciones y documentos abordo para la prevención y control de las operaciones de evacuación y/o descarga de desechos u otras sustancias, de acuerdo al Convenio MARPOL 73/78.

Para el manejo de los residuos contaminantes procedentes de los buques, la I. P, da las facilidades de acceso para los operadores portuarios que prestan dicho servicio, previa coordinación del armador y/o agente marítimo de la nave. Al igual que para la recepción de desechos sólidos ordinarios se deben aplicar las consideraciones siguientes:

- La I. P, da facilidades al Operador Portuario y/o Agencia Marítima para el manejo de los residuos/desechos líquidos, según el Anexo V del Convenio MARPOL, comprende toda clase de desechos:

- 1 Anexo I del Convenio MARPOL: hidrocarburos, desechos oleosos, mezclas oleosas, aguas de sentina oleosas, lavazas, fangos, aguas oleosas del lavado de tanques, residuos de carga oleosos y agua de lastre que contiene mezclas oleosas;

- 2 Anexo II del Convenio MARPOL: agua del lavado de tanques y residuos de carga que contienen sustancias nocivas líquidas, según se definen en el Anexo II;

- 3 Anexo IV del Convenio MARPOL: aguas sucias.

- Para la utilización de la I. P, durante la recepción y evacuación de los desechos líquidos generados en las motonaves, los Operadores y/o Agencias Marítimas deben dar cumplimiento a las recomendaciones establecidas en la Circular OMI MEPC. 1Circ.834 y hacer las coordinaciones horizontales con la I. P, entre las que se tienen:

- Consideraciones previas a la entrega en tierra de residuos/desechos regidos por el Convenio MARPOL.
- Reducción al mínimo y gestión de los residuos/desechos generados por el buque.
- Comunicación y notificación previa.

- La I. P, para el manejo, recepción y evacuación por parte del Operador Portuario, de los residuos/desechos regidos por el Convenio MARPOL y generados abordo, verifica y garantiza que utilicen el Formato Normalizado del Recibo de Entrega de Desechos, igualmente que la solicitud del servicio de recepción presentado por el Agente Marítimo en nombre del Armador

este acorde al Formato Normalizado de Notificación Previa para la entrega de Desechos en la I. P; los formatos anteriores corresponden a los Apéndices 2 y 3 de la Circular OMI MEPC. 1Circ.834.

- El operador Portuario y/o Agencia Marítima debe solicitar la asignación de un Inspector de Contaminación por parte de la Capitanía de Puerto, quien permanece abordo de la nave durante toda la actividad.

7.4. Cargas de origen animal o vegetal.

Los productos líquidos a granel de origen animal y vegetal que se cargan y/o descargan en DEXTON deberán contar con el permiso o certificado fitosanitario o zoosanitario expedido por la autoridad competente y cumplir los requisitos y protocolos definidos en el presente Reglamento. La responsabilidad de obtener el permiso o certificado sanitario o zoosanitario es del propietario de la carga o su agente de aduana.

7.5. Cargas de material explosivo o radiactivo.

Este tipo de cargas no se manejen en la instalación portuaria de DEXTON

8. CAPÍTULO VIII. DOCUMENTACION Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN

8.1. Documentación.

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

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

8.2. Facilitación del tráfico marítimo.

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

8.3. Visita oficial.

Al arribo de la nave y antes de autorizar las operaciones de embarque y desembarque de inspectores, cargue o descargue, se practicará visita oficial a la nave por las autoridades competentes, de conformidad con las normas y procedimientos vigentes.

8.4. Libre platica.

DEXTON y los operadores portuarios se abstendrán de autorizar operaciones si no se cuenta previamente con el otorgamiento de "Libre Plática" que para el efecto expida la Autoridad Marítima DIMAR a través de la Capitanía de Puerto.

8.5. Reservas y derechos en la prestación de servicios.

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

DEXTON no será responsable directa ni indirectamente de cualquier consecuencia, obligación, cobros, pagos, o perjuicios en relación con y/o por los contratos de fletamento de transporte marítimo, terrestre, fluvial o de cualquier otro medio contratado por el usuario y tampoco responderá por daños, faltantes, perjuicios, contaminaciones o pérdidas en los productos ocurridas en o durante el transporte marítimo o terrestre.