

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

RESOLUCIÓN No. 1282 DE 2019

(27 AGO 2019)

“Por la cual aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

EL VICEPRESIDENTE DE GESTIÓN CONTRACTUAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

En cumplimiento de la Ley 1ª de 1991 y sus decretos reglamentarios, la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, la Resolución No. 4159 del 06 de octubre de 2017, y en ejercicio de sus competencias y facultades legales, en especial las contenidas en el numeral 9º del artículo 15 del Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 y las Resoluciones No. 1096 del 25 de junio de 2018 y No.1939 del 23 de octubre de 2018.

CONSIDERANDO:

1. Que el artículo 1º de la Ley 1ª de 1991 *“Estatuto de Puertos Marítimos”* establece que la creación, el mantenimiento y el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos son de interés público.
2. Que de conformidad con lo establecido en el artículo 3º de la Ley 1ª de 1991, corresponde a la Superintendencia General de Puertos *“(…) definir las condiciones técnicas de operación de los puertos, en materias tales como nomenclatura; procedimientos para la inspección de instalaciones portuarias y de naves en cuanto a bodegas, carga y estiba; manejo de carga; facturación; recibo, almacenamiento y entrega de la carga; servicios a las naves; prelación y reglas sobre turnos, atraque y desatraque de naves; períodos de permanencia; tiempo de uso de servicios; documentación; seguridad industrial, y las demás que han estado sujetas a la empresa de Puertos de Colombia, en cuanto no se oponga a lo dispuesto en la presente Ley.”*
3. Que a su turno, el artículo 27 de la misma Ley 1ª de 1991 al establecer las funciones de la Superintendencia General de Puertos, en su numeral 27.3 dispone *“Expedir por medio de resolución, las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos.”*
4. Que, en virtud de lo anterior, la Superintendencia General de Puertos mediante Resolución No. 071 del 11 de febrero de 1997, determinó el Reglamento Técnico de Operaciones de los Puertos.
5. Que mediante Decreto 101 de 2000 *“Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones”* modificado por el Decreto 2741 de 2001, le fueron trasladadas al Ministerio de Transporte las competencias en materia de Concesiones Portuarias, y en su artículo 30 numeral 16 radicó en cabeza de la Comisión de Regulación del Transporte, CRTR, la función de expedir el reglamento que contenga las condiciones técnicas de operación de los puertos públicos colombianos.
6. Que el Decreto 2741 de 2001, en su artículo 5, modificó el párrafo 2º del artículo 44 del Decreto 101 de 2000, trasladando al Ministerio de Transporte las funciones de la otrora Superintendencia General de Puertos en materia de concesiones y demás actividades portuarias, con excepción de aquellas de inspección, vigilancia y control.
7. Que el Gobierno Nacional mediante el Decreto 1800 del 26 de junio de 2003 creó el Instituto Nacional de Concesiones - INCO, con el objeto de *“planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario.”*
8. Que el Decreto 087 del 17 de enero de 2011 *“Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias”* en su artículo 2º numeral 2.4, y artículo 6º numeral 6.3, asigna al Ministerio de Transporte las funciones de formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

9. Que el 15 de abril de 2011 se suscribió Contrato de Concesión Portuaria No. 002 entre el Instituto Nacional de Concesiones – INCO, hoy Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A – SPPB, cuyo objeto es la ocupación y utilización en forma temporal y exclusiva de la zona de uso público, conformada por una línea de playa, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o éstos, para la construcción, administración y operación de un terminal multipropósito de servicio público ubicado en la Bahía de Cartagena en el sitio denominado “La Pulga” entre la desembocadura del Canal del Dique y Bahía Honda, Corregimiento de Santa Ana, del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar, por un término de 20 años a cambio de la contraprestación que para tal efecto se dispuso en la Cláusula Décima Primera del Contrato de Concesión, modificada por la Cláusula Sexta del Otrosí No. 01 de 2013.

10. Que mediante Decreto 4165 de 03 de noviembre de 2011 se modificó la naturaleza jurídica y la denominación del Instituto Nacional de Concesiones – INCO, pasando de ser un Establecimiento Público a una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial denominada Agencia Nacional de Infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte, el cual dispone expresamente en su artículo 25 que los derechos y obligaciones que a la fecha de expedición del citado decreto tenga el Instituto Nacional de Concesiones – INCO, continuarán a favor y a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

11. Que el Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 2011, estableció en la Cláusula Décima Sexta - OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO numeral 16.30 la obligación de *“Presentar ante **EL INCO** para su aprobación y/o actualización, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria y dar cumplimiento al mismo”*.

12. Que el citado Contrato fue modificado mediante Otrosí No. 01 del 21 de enero de 2013, según lo establecido en la Resolución No. 878 del 19 de diciembre de 2012 *“Por la cual se decide sobre la solicitud de modificación del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 2011 de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”*.

13. Que mediante Resolución No. 1390 del 17 de octubre de 2014 la Agencia aprobó el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.

14. Que el Ministerio de Transporte expidió la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, *“Por medio de la cual se establece el contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones.”*, disposición que revocó la Resolución No. 071 de 1997 de la otrora Superintendencia General de Puertos.

15. Que de conformidad con el artículo 2° de la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación *“(…) se aplicará a los titulares de concesiones portuarias, homologaciones, autorizaciones temporales, permisos, licencias portuarias o cualquier otro tipo de permiso portuario establecido en las Leyes 1ª de 1991, 1242 de 2008 y en sus Decretos Reglamentarios.”*.

16. Que la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, en su artículo 15, dispone:

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

1. *Servicios portuarios que presta.*
2. *Condiciones de la prestación de los servicios.*
3. *Políticas de calidad y acceso.*
4. *Verificación de información y documentos.*
5. *Seguridad para el manejo de la carga, de responsabilidades por accidentes, de daños y de averías a la carga y a la infraestructura y equipos portuarios.*
6. *Reglamento de Seguridad Industrial.*
7. *Disposiciones de Protección física de las Instalaciones Portuarias y demás aspectos de que trata el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), para aquellas instalaciones que atiendan naves de tráfico marítimo internacional.*
8. *Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional adecuados a cada servicio.*
9. *Cuantificación de las cargas, criterios de revisión de dicha cuantificación, así como criterios de distribución objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios entre los prestadores del servicio.*
10. *Elementos materiales para la prestación de servicios y sus características.*
11. *Recursos humanos mínimos para la prestación de servicios y su cualificación.*
12. *Requisitos para el acceso y permanencia de personas, vehículos y equipos a las instalaciones portuarias.*

"Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A."

13. Estructura tarifaria de acuerdo con la normatividad vigente.
 14. Plazo de vigencia de las concesiones portuarias, homologaciones, autorizaciones temporales, permisos, licencias portuarias o cualquier otro tipo de permiso portuario otorgado por la autoridad competente.
 15. Documentación necesaria para el ingreso y la prestación de servicios.
 16. Reservas en la prestación de servicios y acceso a las instalaciones portuarias, entre las que deberán figurar las relativas al incumplimiento de las obligaciones de servicio público, de las exigencias de seguridad para la prestación del servicio y de las obligaciones de protección del medio ambiente que procedan.
 17. Sistemas para el manejo de la carga determinado por tipo de carga y modalidad de operación de comercio exterior realizado (Importación, Exportación, etc.).
 18. Horarios de atención al público, **procedimientos** y requisitos que deban cumplir los autorizados y quienes realicen actividades portuarias, conforme a lo establecido en la presente resolución.
 19. Obligaciones de los operadores portuarios y usuarios de la terminal portuaria."
17. Que la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, en su artículo 18, establece:
- "Artículo 18. El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de cada terminal portuaria, como mínimo deberá contener una descripción detallada de los siguientes aspectos relacionados con el puerto:
1. Accesos marítimos y/o fluviales con vocación marítima.
 2. Descripción de la zona de uso público entregada en concesión, zonas de maniobras, de atraque y desatraque, programas de mantenimiento e información de batimetrías según el contrato de concesión portuaria.
 3. Canales de acceso, ayudas a la navegación, peligros en la navegación del área de maniobra, y la información respecto al ancho, largo, diámetro de giro, profundidad máxima, mínima y promedio, del canal privado de acceso y su dársena de maniobras, las cuales estarán referidas en coordenadas geográficas WGS-84.
 4. Accesos a áreas de fondeo y maniobras.
 5. Accesos vehiculares, férreos y peatonales los cuales deben contar con la señalización adecuada.
 6. Descripción de las características físicas de los muelles disponibles en la terminal portuaria, indicando su número, bitas de amarre, dimensiones, profundidad y especialidad de carga atendida, clase de muelle, tipo de material de su estructura, longitud, ancho y resistencia de loza, profundidad al costado del muelle, piñas y boyas de amarre, las cuales estarán referidas en coordenadas geográficas WGS-84.
 7. Descripción de las características físicas de los patios y de las bodegas existentes, tipo de carga atendida; capacidad y ubicación dentro de la terminal.
 8. Instalaciones para el recibo, almacenaje de carga, descripción, dimensiones, capacidad.
 9. Equipos para operación portuaria. Relación de los equipos y sus características técnicas con los que cuenta la terminal portuaria para atender las naves y los tipos de carga recibidos.
 10. Descripción de las instalaciones de recepción para residuos, basuras y demás productos Contaminantes."

18. Que la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, en su artículo 20, dispone:

"Artículo 20. Solicitud. Los autorizados deberán presentar la solicitud de aprobación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación ante la entidad concedente en versión física y magnética incorporando todos los requisitos y aprobaciones previas de que trata la presente resolución.

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

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

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

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

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

19. Que la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, en su artículo 21 establece:

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

Parágrafo 1° Los autorizados que a la fecha de la entrada en vigencia del presente acto administrativo, tengan aprobado el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, deberán ajustarlo a la presente resolución y presentar la documentación requerida ante la entidad competente, para su aprobación u objeción dentro de los plazos:

Concesiones otorgadas entre los siguientes años: (Desde-hasta)	Plazo de entrega de documentación por parte de los autorizados
2017	Cuatro (4) meses después de la publicación de la presente resolución.
2012-2016	Seis (6) meses después de la publicación de la presente resolución.
2007-2011	Ocho (8) meses después de la publicación de la presente resolución.
2002-2006	Diez (10) meses después de la publicación de la presente resolución.
1992-2001	Doce (12) meses después de la publicación de la presente resolución.

Parágrafo 2° Cuando las condiciones contenidas en los permisos portuarios otorgados por las autoridades competentes cambien, los reglamentos deberán ser ajustados de conformidad, ante las mismas autoridades que los aprobaron, ajustándose a lo dispuesto en el presente artículo.”

20. Que asimismo, la Resolución No. 850 del 06 de abril de 2017, en su artículo 22, estatuye:

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

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

21. Que mediante Resolución No. 4159 del 06 de octubre de 2017¹, el Ministerio de Transporte estableció nuevos plazos para el ajuste de los Reglamentos Técnicos de Operaciones de Puertos Marítimos, disponiendo en el artículo 1° que “Los autorizados que tengan aprobado el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de Puertos Marítimos y deben ajustarlo a las condiciones de operación de que trata la Resolución 0850 de 2017, deben radicar la documentación requerida ante la entidad competente, según los años en que fue otorgada la concesión, dentro de los siguientes plazos”:

Concesiones otorgadas entre los siguientes años: (Desde-hasta)	Plazo máximo de radicación de documentación por parte de los autorizados
2017	Cinco (5) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.
2012-2016	Siete (7) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.
2010-2011	Nueve (9) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.
2007-2009	Once (11) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.
2002-2006	Trece (13) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.
1996-2001	Quince (15) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.
1992-1995	Diecisiete (17) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial.

22. Que en virtud de la normatividad anteriormente mencionada, esta Agencia mediante radicado ANI No. 2017-303-012822-1 del 02 de mayo de 2017, reiterado mediante radicados ANI No. 2018-303-003861-1 del 09 de febrero de 2018 y No. 2018-303-018078-1 del 13 de junio de 2018, solicitó al Concesionario ajustar su

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

"Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A."

Reglamento Técnico de Operaciones de conformidad con los parámetros establecidos en la Resolución No. 850 de 2017.

23. Que el día 13 de julio del 2018 la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. mediante radicado ANI No. 2018-409-070179-2 adjunta copia simple de las solicitudes de concepto para la aprobación del Reglamento Técnico de Operaciones radicadas ante la Superintendencia de Puertos y Transporte y la Dirección General Marítima – DIMAR.

24. Que el 17 de julio del 2018 la Superintendencia de Puertos y Transporte emite concepto favorable con radicado ANI No. 2018-409-071661-2 sobre el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., en los siguientes términos:

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

25. Que el 16 de noviembre del 2018 la Dirección General Marítima – DIMAR emite concepto favorable con radicado ANI No. 2018-409-119406-2 sobre el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., así:

"Con referencia al oficio No. SPPB-200-2018 del 12 de septiembre del presente año radicado en DIMAR bajo el No. 292018108678 el 20 de septiembre del presente año, mediante el cual presenta el Proyecto de Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación — RCTO de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., para concepto de la Autoridad Marítima en los aspectos relacionados con seguridad integral marítima y portuaria, acuerdo con lo establecido en la Resolución 850 del 6 de abril de 2017 expedido por el Ministerio de Transporte, me permito remitir Evaluación Técnica al Proyecto con concepto Favorable." (Subrayado fuera del texto).

26. Que mediante correo electrónico del 23 de noviembre de 2018 la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. por medio del Director de Documentación Jaime Pinto envió a la supervisión técnica del Contrato de la época, Ingeniero Jesús Flórez la versión del RTO, el cual había sido remitido por el Concesionario a la DIMAR y Superintendencia de Puertos y Transporte para el concepto del Reglamento Técnico de Operaciones.

27. Que el 08 de febrero del 2019 la Agencia Nacional de Infraestructura remite a la autoridad ambiental competente en este caso la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA con radicado ANI No. 2019-303-003184-1 solicitando concepto sobre el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.

28. Que mediante radicado ANI No. 2019-409-028479-2 del 19 de marzo del 2019 la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales emite concepto solicitando ajustes del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.

29. Que el 26 de marzo del 2019 la Agencia Nacional de Infraestructura remite al Concesionario mediante radicado ANI No. 2019-303-009359-1 las observaciones dadas por autoridad ambiental competente sobre el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Puerto Bahía S.A.

30. Que en atención a dichos requerimientos, mediante radicado ANI No. 2019-409-041163-2 del 23 de abril de 2019, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. remitió a la ANI el texto definitivo y ajustado del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.

31. Que el 26 de abril del 2019 la Agencia Nacional de Infraestructura remite a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales- ANLA con radicado ANI No. 2019-303-012775-1 el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía con las observaciones resueltas para su revisión y aprobación.

32. Que mediante radicado ANI No. 2019-303-019384-1 del 19 de junio del 2019 la Agencia Nacional de Infraestructura reitera a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA el pronunciamiento sobre el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía con las observaciones resueltas para su revisión y aprobación.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

33. Que el 26 de junio del 2019 la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales emite concepto favorable con radicado ANI No. 2019-409-065619-2 sobre el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., en los siguientes términos:

“En relación con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHIA SA., esta Autoridad una vez revisado el documento remitido mediante la radicación del asunto, ha verificado que efectivamente en el mismo la Sociedad Portuaria efectuó los ajustes solicitados previamente por la ANLA mediante radicado ANLA 2019033204-2-000 del 18 de marzo de 2019 correspondiente al radicado ANI No 2019-409-028479-2 del 19 de marzo de 2019.

En virtud de lo anterior, se considera que los comentarios de esta Autoridad en relación al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHIA SA., fueron atendidos de manera satisfactoria.” (Subrayado fuera del texto).

34. Que el 08 de julio del 2019 la Agencia Nacional de Infraestructura remite a la Dirección General Marítima – DIMAR con radicado ANI No. 2019-303-021691-1 el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación actualizado y aprobado por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA con las observaciones realizadas, frente a las cuales se le realizaron ajustes y oficio de aprobación.

35. Que el día 08 de julio del 2019 la Agencia Nacional de Infraestructura remite a la Superintendencia de Puertos y Transporte con radicado ANI No. 2019-303-021692-1 el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación actualizado y aprobado por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA con las observaciones dadas por las cuales se le realizaron ajustes y oficio de aprobación.

36. Que tratándose de un documento de orden eminentemente técnico y operativo, corresponde al Grupo Técnico de Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, en ejercicio de sus funciones establecidas en los numerales 3 y 16 de la Resolución No. 1096 de 25 de junio de 2018², efectuar la evaluación y verificación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por el Concesionario, y constatar que el mismo se ajuste a la reglamentación especial vigente, en este caso, a las disposiciones contenidas en la Resolución No. 850 de 06 de abril de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte.

37. Que en virtud de lo anterior, la Gerencia de Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI, mediante memorando radicado ANI No. 2019-303-011389-3 del 31 de julio de 2019, emite concepto de viabilidad técnica respecto al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por el Concesionario Puerto Bahía S.A., analizando y concluyendo lo siguiente:

“ANÁLISIS

Se surtió lo indicado en la Resolución 00850 del 6 de abril de 2017 “Por medio de la cual se determina el reglamento de condiciones técnicas de operación de los puertos” en cuanto a obtener previa autorización de la Dirección General Marítima, la Superintendencia de Puertos y Transporte y del Ministerio del Medio Ambiente (ANLA) en los aspectos de sus competencias, para que la Agencia Nacional de Infraestructura proceda a aprobar el RTO.

CONCLUSIÓN

De acuerdo con la verificación al contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, basada en las recomendaciones y observaciones realizadas por la Dirección General Marítima DIMAR, Superintendencia Puertos y Transporte y Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, se emite Concepto Técnico Favorable.

A lo anterior, adjuntamos el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., con sus respectivos Anexos y se solicita atentamente a la Gerencias Jurídica continuar con el proceso de aprobación.” (Subrayado fuera del texto).

² Resolución No. 1096 de 2018, “Por la cual se adopta en Manual Específico de Funciones y Competencias Laborales para los empleos de la planta de personal de la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones”. Vicepresidencia de Gestión Contractual - Gerente de Proyectos Portuarios. Funciones Esenciales. “(...) 3. Evaluar, controlar y hacer seguimiento a los aspectos técnicos y operativos de los contratos de concesión y demás formas de asociación público privada del modo portuario, de acuerdo con lo estipulado en los contratos (...) 16. Hacer seguimiento a la aplicación por parte de los concesionarios de los apéndices técnicos de los manuales y reglamentos vigentes correspondientes a la operación de las concesiones de infraestructura de transporte del modo portuario, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades de la interventoría.”. (Pag 31-32)

"Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A."

38. Que el proyecto cuenta con Licencia Ambiental otorgada por medio de la Resolución No. 1635 del 19 de agosto de 2010 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, en cuyo artículo primero se establece:

"ARTÍCULO PRIMERO. - Otorgar Licencia Ambiental a la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A., para el proyecto "Construcción y Operación del Terminal de Servicio Público Multipropósito", ubicado fundamentalmente en la Bahía Interior del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar."

39. Que sólo podrá otorgarse aprobación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación en lo que a la fecha se encuentre autorizado contractualmente por la ANI dentro del marco del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 2011.

40. Que teniendo en cuenta que se ha efectuado la verificación y estudio técnico pertinente del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., y se ha certificado que el mismo se ajusta a la normatividad vigente, se debe proceder a su aprobación.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. – Aprobar la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., de conformidad con los términos y condiciones establecidos en la Resolución No. 850 de 2017 y el Contrato de Concesión Portuaria No. 002 del 15 de abril de 2011, cuyo texto se anexa a la presente Resolución, haciendo parte fundamental e integral de la misma.

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

PARÁGRAFO PRIMERO. – La operación que se regula a través del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación cuya actualización se aprueba con el presente acto administrativo se circunscribe al objeto, alcance y especificaciones técnicas establecidas en el Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 2011 y su otrosí modificatorio.

PARÁGRAFO SEGUNDO. – La aprobación de la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. de que trata la presente resolución, en ningún caso podrá entenderse como una autorización de modificación de los términos y condiciones del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 2011 y su otrosí modificatorio.

PARÁGRAFO TERCERO. – En caso de contradicción entre alguna de las disposiciones del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria aprobado y el Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 2011, prevalecerá lo dispuesto en el Contrato de Concesión y su otrosí modificatorio.

ARTÍCULO SEGUNDO. – **Fijación.** La Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° de la Resolución No. 850 de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte, deberá fijar ejemplar físico de esta Resolución y del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria que se aprueba, en un lugar visible al público en el terminal portuario, y garantizar el libre acceso a la versión electrónica de los mismos vía web. Se exceptúa de la presente obligación la información de uso reservado por parte de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., conforme al marco normativo vigente.

ARTÍCULO TERCERO. – **Notifíquese** la presente resolución a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., por medio de su representante legal o apoderado especial, en los términos establecidos en los artículos 67 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO CUARTO. – **Comuníquese** la presente resolución al Ministerio de Transporte, a la Superintendencia de Transportes – Superintendencia Delegada de Puertos, a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA y a la Dirección General Marítima - DIMAR, para lo de sus competencias.

[Firma]

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

ARTÍCULO QUINTO. – La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición y deja sin efecto el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aprobado mediante Resolución No. 1390 del 17 de octubre de 2014.

ARTÍCULO SEXTO. – Contra la presente resolución procede el recurso de reposición de conformidad con los términos establecidos en los artículos 74 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., el día

27 AGO 2019


LUIS EDUARDO GUTIÉRREZ DÍAZ

 Vicepresidente de Gestión Contractual
Agencia Nacional de Infraestructura

Proyectó Jurídico: Andrea Patiño Chacón – Abogada - GAGC1 - VJ 

Revisó Técnico: Juan Pablo Alarcón Sierra – Apoyo a la Supervisión Técnica – VGC 

Revisó Ambiental: Verónica Villaiba Campos – Asesora Ambiental - GITA - VPRE

Vo. Bo. Jurídico: José Román Pacheco Gallego - Gerente Asesoría Gestión Contractual 1 - VJ 

Vo. Bo. Técnico: Edison Díaz García - Gerente de Proyectos Portuarios – VGC 

Vo. Bo. Ambiental: Beatriz Eugenia Orozco Gil – Coordinadora Grupo Interno de Trabajo Ambiental – VPRE 

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”



REGLAMENTO DE CONDICIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN DE LA SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.

**Cartagena de Indias, D.T. y C.
Agosto de 2018**

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

Contenido	Pág.
CAPÍTULO -I- 16	
DISPOSICIONES GENERALES 16	
1.1. Objetivo	16
1.2. Ámbito de aplicación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación	16
1.3. Definiciones	16
1.4. Requisitos de capacidad técnica e idoneidad profesional adecuados a cada servicio	21
1.5. Obligatoriedad del reglamento.....	21
1.6. Obligaciones de los usuarios del Terminal Portuario	21
1.7. Cumplimiento de normatividad y convenios internacionales	25
1.8. Disposiciones de Protección física de las Instalaciones Portuarias	26
1.9. Publicidad del reglamento de condiciones técnicas de operación.....	27
CAPÍTULO -II- 28	
ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE LA TERMINAL PORTUARIA 28	
2.1. Modelo de Administración y Operación.....	28
2.1.1. La compañía o empresa	28
2.1.2. Principales funciones de la Sociedad Portuaria	28
2.2. Relación con los Usuarios del Terminal Portuario	29
2.2.1. Condiciones de acceso a la prestación del servicio.	29
2.2.2. Política de Calidad y Acceso a la Prestación de los Servicios.....	30
2.2.3. Verificación de Información y Documentos	30
2.3. Facturación de Servicios	30
2.4. Sistema de Gestión Integrado.....	30
2.5. Sistemas de Comunicación y de Información	31
2.6. Nuevas Tecnologías	31
2.7. Código de Buen Gobierno de SPPB.....	32
CAPÍTULO -III- 33	
INFRAESTRUCTURA Y ACCESO 33	
3.1. Canales de Acceso.....	33
3.2. Área de Maniobra	34
3.3. Dársena de Maniobras.....	34
3.4. Área de Atraque.....	35
3.5. Muelles	35

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

3.6. Planos de Muelles	36
3.7. Ayudas a la Navegación	37
3.8. Peligros a la Navegación	37
3.8.1. Remoción de Naufragios y Obstáculos	37
3.9. Áreas de Fondeo	38
3.9.1. Prohibición de Fondeo	38
3.10. UKC y Calado Operacional	38
3.11. Programa de Mantenimiento e Información Batimétrica según el Contrato De Concesión Portuaria.	39
3.12. Accesos Vehiculares y Peatonales.	39
3.13. Instalaciones para Almacenamiento y Manejo de la Carga.....	40
3.14. Instalaciones para el Recibo y/o Acopio de la Carga	42
3.15. Equipos para Operación Portuaria.....	42
3.16. Instalaciones para recepción de residuos, basuras y demás productos contaminantes	45
CAPÍTULO -IV- 46	
SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, A PASAJEROS Y LAS CARGAS 46	
4.1. Requisitos Generales para la utilización del Terminal	46
4.2. Horarios de Trabajo y Atención al Público.....	47
4.3. Servicios Generales	47
4.3.1. Uso de dársenas de maniobra y canales de acceso privado.....	47
4.3.2. Control de las operaciones portuarias, marítimas, terrestres y fluviales.....	47
4.3.3. Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto	47
4.3.4. Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto	48
4.3.5. Condiciones de limpieza general del terminal.....	48
4.4. Servicios a las Naves	48
4.4.1 Características del buque tipo o de diseño.....	48
4.4.2 Servicio de practicaaje	50
4.4.3 Servicio de remolcador	51
4.4.4 Amarre y desamarre de buques	51
4.4.5 Muellaje	52
4.4.6 Apertura de escotillas de Bodegas.....	52
4.4.7 Aprovisionamiento y usería	52
4.4.8 Suministro de Combustible.....	52
4.4.9 Recibo de Lastre y Sentinas.	52
4.4.10 En relación con las Aguas de Lastre	53

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

4.4.11	En Relación con las Sentinas	54
4.4.12	Desechos, Basuras y Aguas Servidas.....	54
4.4.13	Servicio de vigilancia	54
4.4.14	Servicios públicos.....	54
4.5.	Servicios a la carga	55
4.6.	Servicios a los Pasajeros y tripulantes	57
CAPÍTULO -V- 59		
PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS y normas de seguridad 59		
5.1.	Seguridad de las naves, Uso de Instalaciones, Muelles, Depósitos y Manipulación de Carga de acuerdo con convenios internacionales ratificados por Colombia.....	59
5.2.	Protocolo de Maniobra Buques.....	59
5.2.1.	Maniobras de ingreso y salida por canal de aproximación a Puerto Bahía.....	60
5.2.2.	Maniobras de Atraque.....	60
5.2.3.	Maniobras de Amarre y Desamarre.....	62
5.2.4.	Maniobras de Zarpe.....	63
5.2.5.	Maniobras de Reviro.....	63
5.2.6.	Maniobras de Fondeo.....	63
5.3.	Protocolos de seguridad en las líneas de amarre en operaciones.....	64
5.4.	Control de tránsito en el Canal de Navegación.....	65
5.5.	Maniobra de zarpe de Emergencia.....	65
5.6.	Rendimientos de las naves y pérdida del derecho a muelle.....	66
5.7.	Evacuación directa de cargas.....	66
5.8.	Inspección simultánea de mercancías.....	66
5.9.	Inspección intrusiva y no-intrusiva de carga.....	67
5.10.	Descargue con lluvia.....	67
5.11.	Manejo de equipajes en naves de pasajeros.....	67
5.12.	Almacenamiento descubierto.....	68
5.13.	Operaciones en fondeo.....	68
5.14.	Entrega de la carga.....	68
5.15.	Manejo de cargas contaminadas.....	69
5.16.	Cargas objetables.....	69
5.17.	Remoción de cargas objetables.....	69
5.18.	Manejo de carga para otros puertos, cargas en tránsito.....	70
5.19.	Rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua.....	70
5.20.	Medidas para evitar la presencia de animales	70

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

5.21. Accesos y operación de equipos.....	70
5.22. Entrada y salida de personas y vehículos.	71
5.23. Ingreso de personas, vehículos de carga y particulares, maquinaria y equipos portuarios.	72
5.24. Manejo de todo tipo de carga	73
5.25. Manejo de mercancías peligrosas – Código IMDG.	73
5.26. Facilitación de la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005)	73
5.27. Medidas para atender emergencias y contingencias.	74
5.27.1. Plan de contingencia en caso de derrame de gráneles líquidos y sólidos y caídas de cargas, accidentes o desastres naturales.....	74
5.27.2. Plan de contingencia por derrame de hidrocarburos y escapes de GLP.	76
5.28. Condiciones para la circulación dentro del recinto portuario.	77
5.29. Condiciones para la identificación de personas, equipos y cargas.....	77
5.30. Seguridad en prevención de accidentes y de seguridad industrial para las instalaciones en construcción.....	78
5.31. Procedimientos para las demoras en sistemas de entornamiento y en citas para el ingreso y salida de vehículos de carga en la terminal portuaria.	78
5.32. Capacidad de las instalaciones y nivel de servicios.	78
5.33 Niveles de rendimiento mínimo y de calidad del servicio.	78
5.34. Inspección de la instalación física portuaria.....	79
CAPÍTULO -VI- 80	
REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES y PRELACIONES 80	
6.1. Anuncio, Arribo y Permanencia de Naves	80
6.2. Prelaciones para el atraque.	80
6.3. Prelaciones para el Servicio de Practicaje.	81
6.4. Alistamiento de las naves para iniciar trabajos.	81
6.5. Asignación de muelle y Atraque.	81
6.6. Prohibiciones para las naves durante su permanencia en el Terminal.	81
6.7. Suministro de agua potable y combustible para las naves.....	82
6.8. Desatraque.....	83
6.9. Orden de Desatraque.....	83
6.10. Requisitos para el Zarpe.	84
6.11. Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes.	85
6.12. Reglas para permanencia, prohibiciones y prestación de servicios a las naves en la instalación portuaria.	85
6.12.1 Planeación arribo	85
6.12.2 Notificación de arribo	85

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

6.12.3 Contenido del aviso de arribo.....	86
6.12.4 Aceptación del buque	86
6.12.5 Pérdida de Turno de Atraque	86
6.12.6. Periodo de Estadía de las Naves	86
6.12.8. Precauciones de las naves en las maniobras de atraque y desatraque	87
CAPÍTULO -VII- 89	
CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE 89	
7.1. Seguridad en el trabajo	89
7.2. Salud en el trabajo	90
7.3. Fumigaciones	90
7.5. Cargas de origen animal y vegetal	90
7.6. Mercancías Peligrosas - IMDG	91
7.7. Cargas de material explosivo o radiactivo	91
CAPÍTULO -VIII- 92	
DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN 92	
8.1. Facilitación del tráfico marítimo	92
8.2. Documentación.....	92
8.3. Actividades de Coordinación	92
8.3.1. Normas Aduaneras y Derechos de Faros y Boyas.....	92
8.3.2. Documentación para Transferencia de Carga	92
8.3.3. Documentación al Zarpe	93
8.3.4. Documentos de Embarque y Desembarque.....	93
8.4. Visita Oficial	93
8.5. Libre plática.....	94
8.6. Reservas y derechos en la prestación de los servicios.....	94
8.7 Reservas en las operaciones de cargue y descargue	95
8.8 Notas de Protesta	95
8.9 Verificación de Información.....	95
8.10 Prohibición para Descargar o Cargar Naves	96

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

ANEXOS.

- Anexo 1: Organigrama Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. 22
- Anexo 2: Esquema sistema de señalización marítima, área de maniobra y Dársena de giro de Puerto Bahía..... 33
- Anexo 3: Gráfico del concepto DIMAR N° 3820130000135-MD-DIMAR señalización marítima Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A..... 29
- Anexo 4: Gráfico de Dársenas de maniobras para acceso al muelle de carga general y al muelle de carga líquida tipo hidrocarburos de Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A 30
- Anexo 5: Análisis de maniobras de tránsito, atraque, zarpe y amarre de buques en Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. – Cartagena de Indias.....29
- Anexo 6: consultoría en Maniobra de barcasas en la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. 66
- Anexos 7: planos generales y detallados de los muelles de Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. (ver listado en capítulo 3.6 del presente Reglamento Técnico de Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.) 32
- Anexo 8: Plan de Contingencia y de respuesta de emergencias Puerto bahía..... 74

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

**CAPÍTULO -I-
DISPOSICIONES GENERALES**

1.1. Objetivo

El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Marítimo de Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. – SPPB, es el documento por medio del cual se establecen las normas básicas para operar en forma eficiente y segura la instalación portuaria, con base en estándares de operación marítima y portuaria internacional, en las reglamentaciones establecidas por el Estado Colombiano y la normatividad internacional aplicable.

1.2. Ámbito de aplicación del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación

La resolución 850 de abril 6 de 2017, se aplica entre otros, a titulares de concesiones Portuarias, en este caso a Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., tiene el contrato de concesión Portuaria N° 002 del 15 de abril de 2011, suscrito con el Instituto Nacional de Concesiones INCO (hoy ANI) por un término de veinte (20) años para que ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva la zona de uso público conformada por una línea de playa, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas ó estos, para la construcción, administración y operación de un Terminal Multipropósito de servicio público en la Bahía de Cartagena, en el sitio denominado “la Pulga” entre la desembocadura del Canal del Dique y Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana, del Distrito turístico y Cultural de Cartagena de Indias. Mediante el Otrosí 01 de enero 21 de 2013, la ANI modifica el Contrato de Concesión INCO 002 de 2011 para adicionar áreas de bienes de uso público, adicionar áreas de terrenos aledaños, accesos, modificar el plan de inversiones, la descripción del proyecto, especificaciones técnicas, modalidades de operación, volúmenes y tipo de carga a la que se destinará el puerto.

Las disposiciones y normas contenidas en el presente reglamento son de obligatorio cumplimiento y se aplicarán a todas las personas naturales o jurídicas que utilicen las instalaciones o servicios de prestados por Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.

Por el sólo hecho de ingresar a las facilidades portuarias de SPPB, así como por el uso de sus instalaciones o servicios, el Armador, Capitán de la nave, tripulación, Agentes Marítimos, Operadores Portuarios, Agencias Aduaneras, Transportadores, Empresas Contratistas, Autoridades Estatales y demás prestadores de servicios y usuarios en general o quienes hagan sus veces, manifiestan que conocen y aceptan los términos y condiciones estipulados en el presente reglamento.

Ninguna persona podrá desembarcar, embarcar y/o hacer maniobras por los muelles o cualquier otro sitio de la instalación portuaria, mercancías, provisiones, materiales, equipajes u otros elementos, cual quiera que sea su clase o forma, sin el previo aviso y cumplimiento de los requisitos exigidos por SPPB y las autoridades competentes.

El cumplimiento de las normas establecidas en el presente Reglamento no exonera al usuario y autoridades del lleno de todos los requisitos y del cumplimiento de las normas portuarias, aduaneras, sanitarias, marítimas, de inmigración, policivas y en general, de todas las reglamentaciones emanadas de las autoridades competentes.

1.3. Definiciones

Para los efectos del presente Reglamento, se tendrán en cuenta las definiciones contenidas en las Leyes 1ª de 1991 y las demás normas que las deroguen, modifiquen o adicionen, así como las que a continuación se relacionan:

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

- **Autorizados:** Los titulares de concesión portuaria, homologaciones, autorizaciones temporales, licencias portuarias, prestadores de servicios portuarios, operadores portuarios o cualquier otro tipo de permiso portuario establecido en la Ley 1ª de 1991, en la Ley 1242 de 2008 y en sus decretos reglamentarios.
- **Actividad Portuaria:** Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; el manejo de carga, estiba y desestiba, cargue y descargue, tarja, trincado, porteo, practicaje, amarre y desamarre, remolque, almacenamiento, apertura, acondicionamiento de plumas y aparejos, reubicación, reconocimiento y usería, llenado y vaciado de contenedores, embalaje, pesaje, cubicaje, marcación, manejo de vertimiento y residuos portuarios, seguridad industrial, alquiler de equipos, operación de equipos portuarios, fumigación, inspección y clasificación, 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.
- **Agencias Aduaneras:** Son las personas jurídicas autorizadas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN para ejercer el agenciamiento aduanero, actividad auxiliar de la función pública aduanera de naturaleza mercantil y de servicio, orientada a garantizar que los usuarios de comercio exterior que utilicen sus servicios cumplan con las normas legales existentes en materia de importación, exportación y tránsito aduanero y cualquier operación o procedimiento aduanero inherente a dichas actividades. (Dec. 2832/08 art 12)
- **Agente de Aduanas:** Persona natural o jurídica que realiza actuaciones de intermediación aduanera.
- **Agente Marítimo:** Es la persona, natural o jurídica, que representa en tierra al Armador para todos los efectos relacionados con la nave.
- **ANLA:** Autoridad Nacional de Licencias Ambientales.
- **Armador:** Es la persona natural o jurídica que, sea o no propietario de la nave, la apareja, pertrecha y opera a su propio nombre y por cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.
- **Autoridad Aduanera:** Es la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN. Unidad Administrativa especial de carácter técnico adscrita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público que asume las funciones de estadística y doctrina respecto a los impuestos territoriales y tiene las funciones de control y vigilancia sobre el cumplimiento del régimen cambiario en materia de importación y exportación de bienes y servicios.
- **Autoridad Ambiental:** Es la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, o en su ámbito en Cartagena la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique, quien es la entidad reguladora de los aspectos ambientales a nivel local.
- **Autoridad Marítima:** Es la entidad que a nombre del Estado ejecuta la política del Gobierno en materia marítima; autoriza, dirige, coordina, controla y vigila el desarrollo de las actividades marítimas y fluviales de su jurisdicción y determina los requisitos para inscribir, otorgar y renovar las licencias de las personas naturales y jurídicas dedicadas a ella. Actualmente está constituida por la Dirección General Marítima y sus Capitanías 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.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

- **Autoridad Sanitaria:** Entidad encargada de la vigilancia, control y cumplimiento de las normas relacionadas con los aspectos sanitarios, ejercida por el ministerio de salud y sus diferentes dependencias, tales como el comité de sanidad portuaria INVIMA y la participación de Instituto Colombiano Agropecuario- ICA.
- **BASC:** Sistema de Gestión en Control y Seguridad conforme con la Norma y Estándares de Business Alliance for Secure Commerce – BASC.
- **Buque o Nave:** Toda construcción principal e independiente, idónea para la navegación y dedicada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión, a las cuales se refiere los artículos 1432 y 1433 del Código de Comercio.
- **Capitanía de Puerto:** Autoridad Marítima local, que ejecuta las políticas adoptadas por la autoridad marítima nacional en su jurisdicción.
- **Carga:** Son los bienes o mercaderías que se movilizan utilizando diferentes medios de transporte según su naturaleza, presentación, condición y empaque.
- **Carga en Contenedor:** 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, refrigerada o no, o que esté embalada en cualquier forma, así como los contenedores vacíos u otras formas de empaque reutilizables.
- **Carga al granel:** Es toda carga sólida, líquida, gaseosa, refrigerada o no, transportada en forma masiva, homogénea, sin empaque, cuya manipulación usual no deba realizarse por unidades.
- **Cargues o Descargues Directos:** Modalidad de una operación de cargue o descargue cuyas mercancías requieren la evacuación o cargue inmediato sin almacenamiento intermedio o pre-estiba en el Terminal, son ejemplo de esta modalidad, las operaciones cross docking.
- **Carga de Traslado:** Carga manifestada como tal, procedente de países extranjeros, para otros países o puertos nacionales, transportada por vía marítima o fluvial.
- **Cargas objetables:** Se considerarán como cargas objetables aquellas que al momento del arribo de la embarcación o barcaza muestren de manera notoria condiciones físicas diferentes a las observadas al momento del embarque y que no cumplan su caracterización técnica al momento de su desembarco. Como consecuencia de lo anterior se hayan presentados reclamos como efecto del acaecimiento de cualquier riesgo en la navegación, incluyendo abordaje, incendio, explosión, hundimiento, o derrame de productos al transferir hidrocarburos desde o hacia puertos.
- **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-Organización Marítima Internacional.
- **Código IMDG:** Código Internacional para el Manejo de Cargas Peligrosas.
- **Código PBIP:** Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias.
- **CONPES:** Consejo Nacional de Política Económica y Social.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

- **Consignatario:** Persona referenciada en el Conocimiento de embarque, guía de cabotaje o contratos de transporte, o cartas de porte.
- **Contratista:** Persona natural o jurídica dedicada a la prestación de servicios.
- **Control y Vigilancia:** Es la acción de aquella autoridad que tiene la facultad de ejercer vigilancia y control sobre las personas naturales o jurídicas que ejecuten o cumplan actividades de servicio público, entre estas las portuarias.
- **Inspección no intrusiva:** Operación de control realizada por las autoridades con el fin de determinar la naturaleza, el estado, el número de bultos, el volumen, el peso y demás características de las mercancías, la carga, los medios o unidades de carga o los embalajes; mediante sistemas de alta tecnología que permitan visualizar estos aspectos a través de imágenes, sin perjuicio de la facultad de realizar inspección física cuando las circunstancias lo ameriten.
- **Instituto Colombiano Agropecuario (ICA):** Es el ente estatal regulador económico en los precios de mercado de productos agrícolas, promoviendo la asistencia técnica.
- **Libre Plática:** Es la autorización en el caso de una nave, para entrar en un puerto, embarcar o desembarcar, descargar o cargar suministros o carga, permitiendo a la nave iniciar actividades de embarque y/o desembarque de pasajeros y tripulantes, al igual que iniciar operaciones de cargue o descargue de suministros o carga.
- **Naves de Línea Ocasional:** Las que prestan un servicio de transporte Marítimo en tráficos irregulares o en forma discontinua.
- **Naves de Línea Regular:** Las que prestan un servicio público en tráficos regulares, en forma continua, de acuerdo con rutas e itinerarios fijados y preestablecidos.
- **Obligación Aduanera en la Importación:** Nace por la introducción de mercancías extranjeras al territorio nacional. Comprende la presentación de la declaración de importación, el pago de los tributos aduaneros y de las sanciones a que haya lugar; así como la obligación de conservar los documentos que soportan la operación, atender las solicitudes de información y pruebas, y en general, cumplir con las exigencias, requisitos y condiciones establecidos en las normas correspondientes.
- **Operador Portuario:** Es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería. (Art. 5.9 de la Ley 1 de 1991). El Operador Portuario debe registrarse ante la Superintendencia de Puertos y Transporte para la prestación de los servicios considerados en la ley como actividad portuaria.
- **Protocolo:** Es el conjunto de procesos y/o procedimientos que componen la ejecución específica de una operación portuaria y/o prestación de un servicio en la terminal portuaria.
- **Proyectos GNL:** Se refiere al desarrollo de proyectos portuarios cuya carga es el Gas Natural Licuado.
- **Proyectos HUB:** Es un puerto central o de redistribución de carga, al que arriban líneas navieras de largo recorrido cuyo objetivo es descargar mercancías para ser redistribuidas en rutas marítimas de más corto recorrido.
- **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 del río en

"Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A."

condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y fluvial.

- **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. El Piloto Práctico coordina la maniobra de atraque y zarpe de los Buques a las instalaciones Portuarias en conjunto con el Capitán, los remolcadores, y el personal de amarre.
- **Responsables de las Obligaciones Aduaneras:** Serán responsables de las obligaciones aduaneras, el importador, el exportador, el propietario, el poseedor o el tenedor de la mercancía, así mismo, serán responsables de las obligaciones que se deriven por su intervención, el transportador, el agente de carga internacional, el depositario, intermediario y el declarante. Para efectos aduaneros, la Nación estará representada por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN.
- **Re estiba:** Es aquella carga que durante la misma recalada de la motonave genere un movimiento Buque/tierra/Buque o Buque/Buque.
- **Reglamento sanitario (RSI 2005).** Es un documento adoptado por Colombia como país miembro de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y aprobado en la 58 Asamblea Mundial de la Salud en mayo de 2005, a través del cual se describen los procedimientos que el país debe cumplir en cuanto al intercambio de información sobre posibles Emergencias en Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII), la evaluación conjunta de estas y la respuesta apropiada.
- **Reunión Preoperativa:** Concentración del personal involucrado en la operación portuaria de una nave con el propósito de coordinar e impartir instrucciones sobre las actividades que se pretenden desarrollar.
- **Servicios Portuarios:** Para efectos de este Reglamento entiéndase como servicios portuarios los derivados de la definición dada para Actividad Portuaria.
- **Sociedad Portuaria:** Son sociedades anónimas constituidas con capital privado, público, o mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionadas con la actividad portuaria. (Art.5.20 Ley 1ª de 1991).
- **TEUs:** Es la Unidad de medida de capacidad de transporte marítimo en contenedores.
- **Terminal Marítimo:** Área integrada por las instalaciones portuarias, zonas accesorias y adyacentes dadas en concesión a Sociedad Portuaria de Puerto Bahía S.A., y estipuladas en el contrato de concesión No. 002 de abril 15 de 2011 y sus modificaciones.
- **TOS:** Sigla de Terminal Operating System, es una herramienta que de forma integral maneja las operaciones de la terminal, guardando las condiciones de trazabilidad y seguridad que éstas exigen.
- **Usuarios:** Son los armadores, agentes marítimos, propietarios de la carga, agencias de aduana, prestadores de practica y/o pilotaje, autoridades de policía, transportadores, operadores portuarios, operadores turísticos, contratistas y en general todas las personas que utilizan las instalaciones portuarias o reciben servicios de la instalación portuaria.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

- **Ventana de tiempo:** Período de tiempo dentro del cual una nave y/o artefacto naval debe arribar a la terminal portuaria y recibir determinados servicios portuarios, con una hora de inicio y una de finalización previamente establecidas entre las partes.
- **Zonas de Fondeo:** Áreas autorizadas por la Autoridad Marítima dentro de la Bahía de Cartagena para el fondeo en Buques.

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

Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. – SPPB, en su condición de “Autorizado”, en conjunto con los operadores especializados y en general todos los prestadores de servicios dentro de la Terminal de Puerto Bahía; están comprometidos con asegurar que el personal asignado para ejecutar los trabajos sea competente, en función de su educación, formación, experiencia y habilidades para las funciones que va a desempeñar. Estas competencias deben incluir las relacionadas directamente con el cargo a desempeñar y con las políticas de Seguridad, Salud en el Trabajo y Gestión Ambiental.

En Puerto Bahía se tienen operaciones especializadas en el manejo de líquidos (hidrocarburos) que se hace a través de operadores especializados y el personal técnico, que según la normatividad vigente requiera certificaciones específicas, deberán mantenerlas vigentes.

La contratación del personal se hace con base a unos perfiles, estos perfiles incluyen la información de Conocimientos y habilidades técnicas que debe tener la persona que va a asumir el cargo. De igual forma debe certificar sus conocimientos mediante pruebas o certificaciones de cursos y tener la experiencia específica en las funciones que realizará. Todo esto es verificado en el proceso de selección por Gestión Humana y Jefe Inmediato.

1.5. Obligatoriedad del reglamento

El presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. es de obligatorio cumplimiento y aplica igualmente a todos los operadores portuarios en las operaciones que estos ejecuten en la Terminal Portuaria. Se encuentra estructurado dando cumplimiento a lo establecido en la Resolución 850 de abril 6 de 2017 y las demás disposiciones legales aplicables.

1.6. Obligaciones de los usuarios del Terminal Portuario

En cumplimiento de lo establecido en el “Artículo 4°. Obligatoriedad del reglamento” de la resolución 850 de 2017; todos los autorizados deberán contar con un reglamento que contenga las condiciones técnicas de operación del puerto, el cual deberá ser aplicado por los operadores portuarios en las operaciones que ejecuten dentro de Puerto Bahía.

Además de las obligaciones que conforme a las disposiciones legales y técnicas regulan las actividades portuarias, Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. – SPPB y los demás usuarios y/o autorizados que realicen operaciones en la terminal de Puerto Bahía, deberán cumplir:

- Todos los usuarios del Terminal marítimo de Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. deberán realizar el proceso de inscripción para poder hacer la prestación de sus servicios dentro de las instalaciones del Terminal.
- De igual forma deberán hacer las actualizaciones de su inscripción una vez cumplan los plazos de vigencia informados por Sociedad Portuaria Puerto Bahía.
- **El hecho de presentar su solicitud de registro ante Sociedad Portuaria Puerto Bahía es una clara manifestación que el usuario conoce y acepta la responsabilidad asociada a cada una de las**

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

normas establecidas por el Terminal y también las normas establecidas en el presente reglamento de condiciones técnicas de operación y las disposiciones establecidas por ley por las Autoridades que hacen presencia en los Terminales Portuarios.

- Deben informar por escrito a Puerto bahía, todo el personal a su cargo, tanto directo como subcontratado que requiera para sus operaciones. Este personal será carnetizado para el ingreso y realización de labores dentro del Terminal.
- Deben informar de inmediato, cuando se retiré ó desvinculé algún personal de los que aparecen registrados dentro del Terminal Portuario de Puerto Bahía, en estos casos deberá devolver el respetivo carnet.
- Deben cumplir en todo momento con todas las normas e instrucciones establecidas dentro del Terminal Portuario, para el desarrollo de las operaciones, incluidas normas de seguridad y protección, normas SST, Normas establecidas en los planes de emergencia, entre otras, además deberán cumplir con las condiciones establecidas en los respectivos contratos ú ordenes de servicio, con las obligaciones contempladas en el presente Reglamento de condiciones técnicas de Operación, con las normas en general que imparta la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. y con las disposiciones establecidas por ley por las Autoridades que hacen presencia en los terminales Portuarios.
- Atender toda solicitud de servicio portuario adicional a las reglamentadas en la resolución 850 de 2017, cuando estas se encuentren relacionadas con la seguridad del puerto, salvamento, rescate y lucha contra la contaminación, realizada por los usuarios del puerto, a costo del solicitante y previa disponibilidad de los recursos 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 con la normatividad vigente.
- Garantizar la continuidad y regularidad en la prestación de los servicios las veinticuatro (24) horas del día, todos los días del año, de acuerdo con la demanda de servicios.
- 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, manteniendo el equilibrio entre la demanda de los servicios, la capacidad de la infraestructura portuaria y la eficiencia en el uso de los recursos.
- Adoptar y cumplir con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de las instalaciones portuarias.
- 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.
- Velar por el manejo integrado de desechos y residuos generados por buques, con el fin de garantizar el cumplimiento del Convenio MARPOL 73/78, para la implementación de instalaciones de recepción y/o la capacidad para recibir desechos/residuos de los buques que arriben a las terminales portuarias localizados en la jurisdicción marítima nacional y de esta forma prevenir la contaminación del medio marino. Los autorizados y los prestadores de los servicios portuarios que se realicen en las terminales portuarias deberán permitir la evacuación de los desechos de los

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

buques de manera adecuada hasta su disposición final para evitar la contaminación del medio marino y/o terrestre.

- Velar por que todos los servicios prestados en la instalación portuaria estén sujetos a las regulaciones contenidas en la resolución 850 de 2017 y sean pagados por los usuarios de acuerdo con la estructura tarifaria vigente para cada instalación portuaria.
- Velar por que las personas o entidades que soliciten o utilicen sus servicios cumplan las disposiciones contenidas en el reglamento.
- Adecuar espacios apropiados para el parqueo y la estadía de los vehículos de transporte de carga por vía terrestre y su tripulación, previo al ingreso a la terminal portuaria para el respectivo cargue y descargue, siempre que el modelo operativo implementado por la terminal portuaria lo requiera.
- Desarrollar zonas de servicios previo al ingreso a la terminal portuaria en aras de mejorar las condiciones de productividad, competitividad y de trabajo. Los autorizados deberán velar por facilitar el libre acceso a las plataformas de agendamiento de citas y de enturnamiento, que garanticen la libre competencia y estándares de calidad en zonas de descanso, cargue y descargue y patios. Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. – SPPB deberá garantizar el acceso directo a la información de enturnamiento y citas agendadas, haciendo uso de las tecnologías de la información y de las comunicaciones, en los espacios antes indicados, con el objetivo de minimizar los tiempos de permanencia de las cargas en los recintos portuarios.
- El reglamento de Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. establece las obligaciones derivadas a cumplir en este Terminal Portuario.
- La información sobre indicadores portuarios y capacidad portuaria deberá reportarse periódicamente a la Superintendencia de Puertos y Transporte o a la entidad que haga sus veces, de acuerdo con la reglamentación que emita tal entidad.
- Coordinar con las autoridades competentes para que, en el ejercicio de sus funciones y atribuciones legales, tales como regulaciones sanitarias, marítimas, humanas, animales y vegetales, migración, requisitos aduaneros, controles de la Capitanía de Puerto, entre otras, no se produzcan retrasos en las operaciones.

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

1.6.1 Obligaciones de los operadores portuarios

En cumplimiento de lo establecido en el “Artículo 12°. Política de calidad y acceso” de la resolución 850 de 2017; con el objetivo de promocionar y mejorar la competitividad de los servicios prestados en los puertos, SPPB tiene establecida una Política de Calidad y Acceso a la Prestación de los Servicios que deberá ser cumplida por todos los operadores portuarios y demás prestadores de servicios dentro de la terminal de Puerto Bahía.

En aras de atender los servicios que se presentan en la Terminal portuaria, SPPB podrá hacerlo de forma directa como Operador Portuario o permitir que otros operadores con debida autorización, presten exclusivamente sus servicios a la Terminal, los cuales deben cumplir con los requisitos generales enunciados como obligaciones de los usuarios de la terminal portuaria y con el lleno de los requisitos establecidos por las autoridades competentes, con los requisitos de inscripción y habilitación por parte del área de Operaciones de SPPB.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

Además de cumplir con las normas establecidas en el ítem 1.6 “Obligaciones de los Usuarios del Terminal Portuario de Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A”, los Operadores Portuarios:

- Deben mantener vigente su resolución de habilitación como Operador Portuario, expedida por la Superintendencia de Puertos y Transporte, según las actividades portuarias autorizadas por esta entidad a desarrollar.
- Deben Informar a tiempo, la aceptación o desistimiento de alguna actividad, acorde con las operaciones autorizadas para desarrollar dentro del Terminal.
- Deben realizar solamente las operaciones autorizadas por Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. acorde con lo aprobado por la Superintendencia de Puertos y Transporte y las normas contempladas en el presente reglamento de condiciones técnicas de Operación.
- Deben Informar a Puerto Bahía cualquier irregularidad ó acto inseguro que detecte en el desarrollo de sus actividades y / o en la prestación de los servicios de otros operadores que afecten las condiciones de seguridad y eficiencia del Terminal de Puerto Bahía.

1.6.2 Obligaciones de las agencias marítimas

Los Agentes Marítimos, al igual que los demás usuarios, deberán registrarse ante Puerto Bahía para la utilización de sus servicios en la instalación portuaria, cumpliendo los mismos requisitos de que habla este Reglamento; además de los siguientes requisitos específicos:

Además de cumplir con las normas establecidas en el ítem 1.6 “Obligaciones de los Usuarios del Terminal Portuario de Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A”, las Agencias marítimas:

- Deben mantener vigente la resolución DIMAR, donde se habilita como Agente Marítimo.
- Deben mantener el registro vigente ante la Capitanía de Puerto de Cartagena.
- Deben Informar acorde con los tiempos estipulados por el Área de Operaciones de Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., los arribos de las diferentes Motonaves al Muelle del Terminal.
- Deben entregar oportunamente a Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. toda la información documental y aduanera de las mercancías que están anunciadas en los buques que arriban al muelle del terminal.
- Deben gestionar todos los procesos asociados a la obtención de la libre platica y demás requerimientos para la permanencia de la motonave en el Puerto.
- Deben responder solidariamente con el capitán de la motonave todas las obligaciones relativas con la nave agenciada, incluidas en caso de que la nave ocasione daños a la infraestructura del terminal Portuario de Puerto Bahía.
- Deben Coordinar e informar a Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., con suficiente tiempo toda la prestación de servicios asociados a las naves, tales como: suministro de aprovisionamiento, disposición de residuos, suministro de combustibles, entre otros.
- Deben presentar Carta donde especifique las líneas marítimas y/o naves que representa.
- Deben presentar Certificado de constitución y Gerencia.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

1.6.3 Obligaciones de usuarios de comercio exterior

Otros usuarios del Comercio Exterior que pretendan realizar operaciones dentro de Puerto Bahía, tales como las Agencias de Aduana, las Empresas de Transporte de Carga, los Agentes de Carga Internacional, Importadores, Exportadores y demás usuarios de la Terminal, deberán registrarse ante SPPB para la utilización de sus servicios en la instalación portuaria, cumpliendo los requisitos establecidos en la normatividad vigente por las Autoridades competentes y por este Reglamento particular.

Las Agencias de Aduana están obligadas ante SPPB a presentar:

- Mandatos originales que requiera la SPPB con nota de presentación personal del representante legal ante notaría, de los clientes a quienes representarán en el Terminal.
- Certificado de constitución y gerencia
- Las agencias de aduaneras responderán de manera solidaria ante la SPPB por las obligaciones de sus apoderados.

Las Empresas de Transporte de Carga están obligadas ante SPPB a presentar:

- Resolución del Ministerio de Transporte que lo habilita para esa actividad.
- Carta de la empresa de transporte, relacionando las personas autorizadas como embarcadores con cédula de ciudadanía, nombre completo, firma y sello a utilizar.
- Fotocopia de la cédula de ciudadanía de los embarcadores.
- Formato de datos personales de los embarcadores.
- Relación de los clientes a quienes presta servicios. (NIT, Nombre, Ciudad, Teléfonos).
- Además, para los carrotanques, los permisos requeridos por el Ministerio de Minas y Energía.

Los Agentes de Carga Internacional están obligadas ante SPPB a presentar:

- Resolución de acreditación expedida por la DIAN y el certificado de la DIAN donde conste la aceptación de la póliza de cumplimiento de las obligaciones aduaneras.

1.7. Cumplimiento de normatividad y convenios internacionales

Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. – SPPB, en su condición de “Autorizado” y los demás prestadores de servicios en las Terminales Portuarias, deberán cumplir, además de las normas nacionales aplicables para el caso, 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 de Puerto Bahía.

Entre las normas y convenios que cumple la Terminal Portuaria se tiene el Código internacional para el manejo de cargas peligrosas – (IMDG, por sus siglas en inglés), Convenio Internacional para prevenir la Contaminación del Mar de 1973, su Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78) y las

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

modificaciones de 1984, así como el Convenio Internacional para la Protección de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, por sus siglas en inglés).

Acorde con los estándares nacionales e internacionales y con el fin de evitar la materialización de riesgos que atente con la seguridad de las personas, instalaciones, naves y cargas se ha implementado en la Terminal Portuaria el Código Internacional PBIP – (Protección de Buques e Instalaciones Portuarias), así como la norma y estándares BASC – (Business Alliance for Secure Commerce).

Se reitera el compromiso por parte de SPPB y de los prestadores de servicios en la terminal portuaria de asegurar el cumplimiento de la Ley Ambiental Colombiana y de la Licencia Ambiental otorgada por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA (Resolución 1635 de 2010, modificada por Resolución 0950 de 2012).

1.8. Disposiciones de Protección física de las Instalaciones Portuarias

Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. – SPPB, para garantizar la seguridad integral de la instalación Portuaria, atendiendo los convenios internacionales como SOLAS y MARPOL, ha implementado las normas técnicas y de seguridad vigentes tanto nacionales como internacionales; establecidas en el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias – PBIP.

Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. dentro de su filosofía de mejoramiento continuo, tiene un alto grado de responsabilidad hacia sus clientes, usuarios y demás asociados de negocios. En su sistema de gestión vincula como un componente prioritario la protección de las instalaciones en cumplimiento a todas las normas nacionales e internacionales respecto a la protección marítima y portuaria,

En Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. la protección se concibe como un sistema articulado, que reúne cuatro (4) componentes fundamentales que al integrarse generan la confianza y la continuidad del negocio en la medida que el componente humano sumado al componente físico y tecnológico más el apoyo de las autoridades como componente estratégico le permiten al puerto gozar de altos estándares de seguridad reflejados en óptimos indicadores.

Un dispositivo de seguridad perimetral y de control de acceso integrado por puestos de seguridad, supervisores de protección, guía y canino antinarcóticos, lo cuales brindan de manera permanente la total protección de la instalación Portuaria de Puerto Bahía, además cerramiento perimetral en malla eslabonada, hilos en alambres de púa y concertinas, barreras físicas tipo torniquetes con lectoras de tarjeta de proximidad que previamente se habilitan a empleados, contratistas y visitantes.

Robustas herramientas tecnológicas se han instalado y puesto en funcionamiento para garantizar la protección de las personas, las mercancías, la infraestructura y la operación marítima y terrestre siendo estos los cuatro (4) grandes objetivos de protección en nuestro Terminal Portuario; un circuito cerrado de video vigilancia da cobertura a todas la áreas administrativas y operativas de nuestras instalaciones, comunicaciones vía radio frecuencia, celular y Avantel para la operación interna y enlace a todas las autoridades como parte del componente estratégico que integran la protección; y a estos se suma el sistema de identificación de personas, para el control de acceso a la instalación Portuaria.

En el área marítima concesionada, se tiene un bote de vigilancia (tipo catamarán) a motor, tripulado por un Piloto y un guarda de seguridad apoyados con telecomunicaciones, arma de fuego y video cámaras los cuales patrullan las áreas concesionadas de los dos muelles contando con el apoyo de patrulla de guarda costas de la Armada Nacional. Adicionalmente y de acuerdo al requerimiento de la Autoridad se realizan inspecciones subacuáticas por buzos de empresas certificadas de la armada y policía nacional previas a las maniobras de zarpe.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

En las áreas perimetrales e internas se realizan frecuentes recorridos por parte de la infantería de marina y policía nacional para complementar la protección portuaria.

1.9. Publicidad del reglamento de condiciones técnicas de operación.

El reglamento de condiciones técnicas de operación se encuentra publicado en la plataforma intranet y en la página web de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. para acceso y consulta de todos los funcionarios del Terminal y demás clientes y usuarios. De igual forma se cuenta con el reglamento en físico. Se exceptúa la información que por ley deba ser de uso reservado por parte del Terminal.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

**CAPÍTULO -II-
ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE LA TERMINAL PORTUARIA**

2.1. Modelo de Administración y Operación

Sociedad Portuaria de Puerto Bahía S.A., es titular de una concesión portuaria que la habilita para prestar servicios públicos de transporte y servicios de comercio exterior, para esto ha construido y equipado el Terminal Marítimo multipropósito denominado Puerto Bahía, donde bajo el esquema administrativo, planifica, programa y desarrolla actividades logísticas y servicios portuarios.

La Sociedad Portuaria es titular del Contrato de Concesión Portuaria INCO N° 002 del 15 de abril de 2011 y su modificación Otrosí 01, firmado en enero 21 de 2013 suscrito con la ANI, en la Cláusula Séptima se establece que se implementará una modalidad de Operación especializada en el manejo de líquidos al granel con equipos especializados tales como: brazos de carga y sistemas automatizados de instrumentación y control de última tecnología, los cuales responden a las exigencias de seguridad y de normas ambientales para el manejo eficiente y adecuado para este tipo de cargas.

El mismo numeral “7.6 Modalidades de Operación” del contrato establece que: para todas las cargas, las modalidades de operación para cargue y/o descargue, almacenamiento y manejo se hará con equipos especializados para cada tipo de carga, utilizando para ello equipos con tecnología amigable y sostenible con el medio ambiente, y en resumen serán las siguientes: para la carga de importación, los contenedores y la carga general suelta serán desembarcados en muelle con las grúas pórtico y móviles, y llevados al patio de almacenamiento; la carga en tránsito será dispuesta en los patios correspondientes y el resto será transportado hasta los patios del terminal.

Para el funcionamiento y operación de la instalación portuaria Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., se ha establecido un esquema organizacional que le permite prestar servicios eficientes y seguros, conforme a los estándares internacionales. ver organigrama de la SPPB en el Anexo 1.

2.1.1. La compañía o empresa

Sociedad Portuaria de Puerto Bahía S.A. administra y opera la Terminal Portuaria, y para ello ha implementado un sistema de gestión integral en sus operaciones, para lo cual promueve, dentro de la comunidad portuaria la implementación de un sistema de gestión de calidad y en especial para liderar y garantizar una eficiente operación portuaria y el mejor servicio a sus usuarios.

2.1.2. Principales funciones de la Sociedad Portuaria

Sociedad Portuaria de Puerto Bahía tiene como funciones principales:

- Administrar, mantener y desarrollar la infraestructura portuaria,
- Planificar, desarrollar y controlar el proceso de expansión de la infraestructura portuaria desarrollada,
- Comercializar y promocionar los servicios que presta,
- Planear, coordinar, prestar y supervisar los servicios que se ofrecen en los Terminales,
- Hacer la planeación de atención de buques, ocupación de muelles y movimiento de carga,
- Definir las políticas operativas y de almacenamiento de la carga,
- Generar condiciones de seguridad para las operaciones y actividades en los Terminales,
- Prestar un servicio público eficiente y seguro,

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

- Presentar los informes a las Autoridades, entre ellos las estadísticas detalladas a la Superintendencia de Puertos y Transporte de las operaciones realizadas en los Terminales, así como los Informes de Cumplimiento Ambiental (ICAs) ante la autoridad ambiental (ANLA).
- Invertir en infraestructura portuaria con el propósito de dar facilidad a los usuarios y mejorar la eficiencia de los Terminales,
- Fijar y publicar las tarifas de los servicios portuarios,
- Desarrollar líneas de servicios portuarios dentro de las instalaciones del Terminal de Puerto Bahía.

2.2. Relación con los Usuarios del Terminal Portuario

Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. – SPPB prestará los servicios portuarios dando acceso a terceros y a solicitud de los usuarios del puerto, no obstante, la utilización de los servicios de practicaaje, remolque portuario, amarre y desamarre de naves o artefactos navales, se hará conforme lo previsto en las normas vigentes que regulan la actividad, pero siempre observando la libre competencia.; Todo usuario para acceder y realizar actividades en las instalaciones de Puerto Bahía, debe estar previa y plenamente identificado y registrado como operador, cliente o proveedor de servicios ante SPPB.

La presentación de la solicitud de registro ante SPPB es una manifestación clara y expresa que el solicitante autoriza el tratamiento de la información registrada en los términos de la ley, que conoce y acepta las condiciones de responsabilidad y demás normas de que trata el presente RTO.

El intercambio de información necesario para el desarrollo de las operaciones se hace a través de comunicaciones escritas, atención personalizada, correos electrónicos, atención telefónica y a través del sistema informático de SPPB, procurando procesos ágiles y confiables que permitan el acceso, control, seguridad y de conformidad con las políticas y normas vigentes sobre seguridad de la información, conservación y tratamiento de datos.

2.2.1. Condiciones de acceso a la prestación del servicio.

Las condiciones de acceso a la prestación de servicios que establece Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. – SPPB en los reglamentos de condiciones técnicas de operación están orientados a garantizar en materia de eficiencia, eficacia y competitividad, los siguientes objetivos:

- La adecuada prestación de los servicios portuarios de acuerdo con los requisitos técnicos, ambientales, de seguridad y calidad que se establecieron en el respectivo contrato de concesión y en la Licencia Ambiental.
- El desarrollo de la planificación portuaria del terminal marítimo de Puerto Bahía.
- SPPB implementa un comportamiento adecuado, dentro de las prácticas de la libre competencia, de los operadores portuarios y actores involucrados al servicio.
- La protección de los usuarios.
- La libre participación en la prestación de servicios básicos asociados a la operación portuaria del terminal de Puerto Bahía.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

2.2.2. Política de Calidad y Acceso a la Prestación de los Servicios

Con el objetivo de promocionar y mejorar la competitividad de los servicios prestados en los puertos, Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. – SPPB establecerá una política de calidad y acceso que deberá ser cumplida por los operadores portuarios y demás prestadores de servicios en la terminal de Puerto Bahía, con el fin de alcanzar los siguientes objetivos:

- SPPB ofrece a los clientes de su Terminal Portuaria, servicios que cumplen con estándares de calidad nacional e internacional.
- SPPB implementa políticas de gestión de calidad en servicios portuarios.
- SPPB mediante su política de calidad mejora la competitividad frente a otros puertos competidores.
- SPPB ofrece una política de accesibilidad a su Terminal Portuaria, con reglas de seguridad claras para el uso de la infraestructura, la operación eficiente y la viabilidad financiera.

2.2.3. Verificación de Información y Documentos

Puerto Bahía definirá los requisitos para el registro de los diferentes usuarios de sus Terminales y solicitará los documentos que considere pertinentes para la obtención de información que le permita verificar los antecedentes y condiciones de seguridad de las empresas y personas usuarias.

La Sociedad Portuaria mantendrá dispositivos de análisis para la información presentada por todos los usuarios de sus Terminales, en cumplimiento de normas, acuerdos especiales con organismos nacionales e internacionales de protección al comercio exterior y en garantía a la presentación de los productos colombianos en el exterior.

Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. – SPPB podrá abstenerse de prestar los servicios a los operadores, cargas o embarcaciones cuyos documentos no estén completos, o debidamente elaborados, o su información sea inconsistente. La fecha y hora que se tiene en cuenta para el recibo de los documentos es aquella en la cual el titular de la autorización los acepta a satisfacción. Para este efecto SPPB sigue lo establecido en el proceso de documentación aduanera.

2.3. Facturación de Servicios

De acuerdo con la normatividad vigente, SPPB tiene registradas y aprobadas ante la Superintendencia de Puertos y Transporte las tarifas para cada uno de los servicios portuarios. Estas tarifas de servicio público están publicadas por diferentes medios para acceso a los clientes y usuarios del terminal.

Para asegurar que todos los servicios prestados por SPPB S.A., sean liquidados y cobrados oportunamente, de acuerdo con las políticas y tarifas establecidas comercialmente, se debe cumplir el procedimiento de facturación de servicio.

2.4. Sistema de Gestión Integrado

Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. ha establecido la siguiente política de gestión Integral:

En Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. estamos comprometidos con la Prestación de Servicios Portuarios y Logísticos generando valor a nuestros clientes y demás grupos de interés, dando

"Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A."

cumplimiento a la legislación aplicable, a las Normas de Desempeño de la Corporación Financiera Internacional y a otros requisitos que la organización suscriba, con un alto grado de responsabilidad desde la Presidencia con el cuidado del Ambiente, la Seguridad y Salud en el Trabajo y la Protección de la Instalación Portuaria, adoptando una filosofía de Mejoramiento Continuo y Pensamiento basado en Riesgo. Lo anterior, soportado bajo los siguientes lineamientos:

- Facilitar una cultura organizacional enfocada al cliente, desarrollando competencias que promuevan la calidad en la prestación de servicios e implementando iniciativas de innovación.
- Generar condiciones oportunas para el desarrollo local a través de proyectos y programas sociales con los diferentes grupos de interés, con el fin de promover una capacidad de autogestión en las comunidades del entorno.
- Promover el desarrollo sostenible evaluando los impactos ambientales e implementando medidas de manejo que prevengan, controlen, mitiguen y compensen sus efectos en el entorno, asegurando la protección y conservación de la biodiversidad, el uso eficiente de los recursos naturales, y la prevención de la contaminación.
- Proporcionar un ambiente de trabajo seguro y saludable mediante la gestión de riesgos laborales, que facilite la prevención de incidentes y enfermedades a nuestros colaboradores, clientes, proveedores, contratistas y visitantes.
- Identificar y controlar vulnerabilidades y amenazas que puedan poner en riesgo la integridad de la carga, los activos y la infraestructura, con orientación a la prevención de actividades ilícitas.

2.5. Sistemas de Comunicación y de Información

SPPB cuenta con la instalación y permanente disposición de las redes de fibra óptica para telecomunicaciones y seguridad, sistema de telefonía, sistema de monitoreo y de seguridad y sistema de comunicaciones inalámbricas dentro del terminal y hacia el exterior.

Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., garantiza las comunicaciones con el terminal, para el manejo de la información y documentación requerida para la asignación de las citas agendadas, para ello tiene dispuesta una plataforma con tecnologías de la información y de las comunicaciones, que cumplen con el objetivo de minimizar los tiempos de permanencia de las cargas en los recintos portuarios, acorde con las necesidades de sus clientes.

2.6. Nuevas Tecnologías

El Terminal Multipropósito de Puerto Bahía cuenta con una infraestructura para el manejo de carga líquida tipo hidrocarburos, de gran tecnología y conectada con una sala de control automatizada que permite el control de los flujos de hidrocarburos entre las líneas de muelles de buques, muelles de barcazas, zona de tanques de almacenamiento y zona de cargadero y descargadero de carro tanques. Estos sistemas están acordes con las necesidades para el manejo de hidrocarburos del sector petrolero y con las medidas de seguridad necesarias para su debida operación

De igual forma cuenta con una infraestructura para el manejo de carga general, que tiene a su disposición equipos portuarios y recursos de apoyo de gran tecnología apropiados para todos los servicios y control a las cargas.

Todo esto para desarrollar unas operaciones en forma eficaz, eficiente y segura. De igual forma y de manera dinámica se podrán implementar nuevos recursos tecnológicos de acuerdo con las necesidades que puedan presentarse.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

2.7. Código de Buen Gobierno de SPPB

El código de Buen Gobierno de SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA integra las mejores prácticas corporativas necesarias para preservar la ética empresarial, la correcta administración y el control de la Sociedad. Este código compila y estructura las mejores prácticas de gobierno corporativo adoptadas e implementadas por PUERTO BAHÍA con el fin de generar competitividad, preservar, mantener y promulgar la integridad y la ética empresarial, asegurar la confianza de los accionistas e inversionistas en la gestión de la sociedad y el cumplimiento de los compromisos con sus grupos de interés.

El código se enmarca en la misión, visión y código de ética y contiene los derechos y trato, transparencia, fluidez e integridad de la información, administración del conflicto de interés y resolución de controversias.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

**CAPÍTULO -III-
INFRAESTRUCTURA Y ACCESO**

3.1. Canales de Acceso

El acceso marítimo hasta los muelles de Puerto Bahía se hace por el acceso público del Canal de Bocachica, luego se navega por aguas interiores de la Bahía de Cartagena, hasta llegar a las áreas de maniobra y atraque de los muelles. Las condiciones naturales de profundidad y geometría de los canales permiten las maniobras de tránsito, aproximación y atraque de los buques de diseño en los muelles del terminal.

El canal de acceso al Puerto de Cartagena y los canales internos de la Bahía de Cartagena, están descritos en las cartas de navegación COL261, COL263 y COL900 del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas – CIOH de la Dirección General Marítima - DIMAR.

Estos canales son públicos y están bajo la responsabilidad de la nación. Las profundidades correspondientes serán las certificadas por la DIMAR a través de la Capitanía de Puerto.

Las cartas náuticas que son de apoyo para la navegación en la Bahía de Cartagena son las siguientes:

- Carta No. COL 261 Bahía de Cartagena 8ta Edición año 2011.
- Carta No. COL 263 Bahía Interna de Cartagena 4ta Edición año 2012.
- Carta No. COL 264 Entrada a la Bahía de Cartagena 3da Edición año 2011.
- Carta No. COL 833 Canales de acceso a la Bahía de Cartagena 4ta Edición año 2012.
- Carta No. COL 900 Rumbos recomendados Canales de la Bahía de Cartagena 1da Edición año 1999.

En las mencionadas Cartas Náuticas se tienen descritos los canales de acceso, ayudas a la navegación, peligros en la navegación del área de maniobra, y la información respecto al ancho, largo, diámetro de giro, profundidades máximas y mínimas de los canales de acceso y de las áreas de maniobras, las cuales están referidas en coordenadas geográficas WGS-84.

La maniobra náutica de entrada por el canal de Bocachica inicia aproximadamente a una milla de la costa se encuentra la Boya de Mar, con señal nocturna blanca intermitente, Latitud 10°19'07,92" N., Longitud 075°35'56.55" W. (fuente: CIOH- Cartagena), donde el Buque deberá esperar el abordaje del Piloto Práctico, el cual será coordinado por la respectiva agencia marítima con la Estación de Tráfico Marítimo de Bocachica.

Desde la entrada al canal de acceso de Bocachica (Boya No.1), hasta las facilidades portuarias de Puerto Bahía, hay una distancia aproximada de 5,4 millas náuticas, que se describe navegando por aguas interiores de la Bahía de Cartagena, hasta llegar a las áreas de aguas marítimas concesionadas para maniobra y atraque en los muelles de Puerto Bahía.

El área de acceso presenta un canal con características rectas con una longitud desde el canal principal hasta el área de maniobra propuesta por la I.P de 3000 m con un rumbo de ingreso por el 162° (entre la boya No 10 y boya No 12), efectuando tránsito por la parte Noreste de la zona de fondeo de Tanqueros. Ver anexo 3 – Grafico del concepto técnico 3820130000135-MD-DIMAR.

El Canal de Aproximación hasta los muelles de Puerto Bahía, gracias a las condiciones naturales de profundidad y amplitud, se consideran canales virtuales, con las siguientes especificaciones:

"Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A."

- El ancho del cauce de navegación de una vía, para el buque de referencia tipo Suezmax con 48 m de manga, es 175 m (Referencia: PIANC).
- Las profundidades en los canales internos y de aproximación a muelles, en todos los tramos del cauce garantizan profundidades mínimas que superan una profundidad adicional del 15% del calado máximo autorizado del buque de referencia aprobado para cada muelle.

En el Anexo 5 "Análisis de maniobras de tránsito, atraque, zarpe y amarre de buques", realizado por SEALOGIK para Puerto Bahía en enero de 2015, se incluyen figuras de los canales de acceso y diagramas de canales desde Bocachica hasta las áreas de maniobra y sitios de atraque disponible en cada uno de los muelles de Puerto Bahía.

El análisis de simulación realizado por SEALOGIK, se ejecutó utilizando el sistema de simulación aprobado por la casa clasificadora DNV, instalado en el Centro SIDMAR de la Autoridad del Canal de Panamá, con tres simuladores "Full Mission" en tiempo real. Los buques modelos utilizados fueron validados por Kongsberg y son parte de librería de modelos de SIDMAR. Todos los modelos tienen un alto grado de precisión y fueron de utilizados con alta eficiencia en las sesiones de simulación.

Dentro del análisis de simulación se definieron los rumbos y dimensiones de los canales de acceso, las dimensiones y ubicación de la dársena, las ayudas a la navegación requerida y la cantidad y tipo de los equipos de apoyo, tales como remolcadores y lanchas.

3.2. Área de Maniobra

Puerto Bahía es considerada una zona protegida y los buques contarán con la asistencia de remolcadores apropiados en cuanto a maniobrabilidad y potencia.

Desde la entrada al canal de acceso por Bocachica (Boya No.1), hasta las facilidades portuarias de Puerto Bahía, hay una distancia aproximada de 5,4 millas náuticas.

El área de maniobra y dársena de giro es la descrita en la Resolución 0443 del 30 de agosto de 2013, aprobada por la DIMAR, en la cual se Autoriza a la Sociedad portuaria Puerto bahía el plan de ayudas a la navegación para el canal de acceso a la instalación Portuaria, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

3.3. Dársena de Maniobras

Las áreas disponibles como dársenas de maniobras del Terminal involucran áreas de aguas marítimas de la bahía interna de Cartagena ubicadas de manera adyacente a las zonas de uso público en aguas marítimas entregada en concesión a SPPB.

De acuerdo con las batimetrías periódicas realizadas en estas áreas, las profundidades naturales de estas áreas de maniobra tienen en promedio un calado de aproximadamente 18 metros (60 ft.) y estas áreas permiten las maniobras seguras en reviro para cualquiera de los tipos de buques que pueden ser atendidos en los muelles de Puerto Bahía.

El estudio de Análisis de maniobras de tránsito, atraque, zarpe y amarre de buques", realizado por SEALOGIK para Puerto Bahía en la simulación de maniobras náuticas recomendó establecer dos dársenas de maniobra con diámetro de 550 m., cada una. Una dársena A estará ubicada hacia el Este frente al muelle multipropósito (la cual se conecta con el canal de navegación principal) y una dársena B al Oeste al final del canal de acceso, la cual será utilizada principalmente para las

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

maniobras de buques tipo tanque que atracan en los Muelles del Jetty. (Ver Anexo 4 – Grafico de Dársenas de maniobra para acceso al muelle de carga general y de carga líquida tipo hidrocarburos de Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.)

3.4. Área de Atraque

Las áreas de atraque o aproche frente a cada uno de los muelles corresponden al lecho marino típico de este sector de la bahía, constituido por una capa de cieno y luego caracolejo. En el diseño de las maniobras náuticas se verificaron las áreas disponibles y necesarias para las maniobras y suficientes distancias de seguridad en las áreas de aproche o áreas de aguas marítimas para el atraque.

La zona de atraque y amarre para cada uno de los muelles corresponde a un área del rectángulo adyacente a la línea de aproche, con las siguientes características:

- En los muelles del Jetty para líquidos; el muelle del costado Norte tiene un área de 335 metros de longitud que es la separación entre las estructuras de amarre y ancho de 90 metros (área 30.150 m².) con profundidad natural disponible que supera en promedio los 22 metros. El muelle del costado Sur del Jetty tiene un área de 335 metros de longitud y ancho de 66 metros (área 22.110 m².) con profundidades promedio que superan los 20 metros.
- En el muelle para Barcazas Fluviales; a cada lado de los costados Norte y Sur de la plataforma de muelle, se tiene un área de 61 metros de longitud equivalente a la eslora de la barcaza y ancho de 45.75 metros que es la manga del Convoy atracado (área 2.791 m².) a cada costado de la plataforma. La profundidad natural disponible al costado de la plataforma de operaciones y en las áreas requeridas para maniobra, supera los 3,0 metros de profundidad.
- En el Muelle Multipropósito; se tiene un área con 605,50 metros de longitud equivalente a la longitud total proyectada como plataforma de muelle y ancho de 75 metros (área 45.412 m².) donde la profundidad natural disponible al costado de la plataforma del muelle oscila entre 15 y 16 metros de profundidad aproximadamente.

3.5. Muelles

En las instalaciones de Puerto Bahía se cuenta con la siguiente infraestructura de muelles:

- Muelles especializados en el manejo de Líquidos al Granel: es una estructura tipo Jetty construida en concreto y cimentadas sobre pilotes, cuenta con dos piñas de atraque dobles, cuatro piñas de amarre y una plataforma de operaciones de 47,0 metros por 30,0 metros equipada con brazos de carga (MLAs), el Jetty está comunicado con tierra y terminal de almacenamiento con una pasarela de acceso que soporta el sistema de tuberías y sirve de vía de acceso para mantenimiento y apoyo operativo.

Este muelle cuenta con dos posiciones de atraque para buques tanque, la posición Norte está en capacidad para atender buques tipo AFRAMAX y SUEZMAX y VLCC (con restricciones), la posición Sur recibe buque tipo AFRAMAX, PANAMAX, HANDY y Convoyes fluviales tipo Misisipi o similar.

Las piñas de amarre están equipadas con dos defensas tipo MCS-2500 Grado-08 al costado Norte y dos defensas MCS-2000 Grado-7 al costado Sur. Las Piñas de amarre están equipadas con ocho (8) Ganchos de liberación rápida con capacidad de 100 toneladas por la línea de amarre. Como equipo de amarre adicional, en la plataforma de operaciones se tienen 4 Bitas o Bolardos de 100 toneladas.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

La capacidad de reacción de las piñas de atraque del muelle tipo jetty está diseñada para resistir las cargas o fuerza horizontal aplicada a las defensas por buques de tipo tanque de 195.000 tons. de desplazamiento en el costado Norte y para buques de tipo tanque de 104.000 tons. de desplazamiento en el costado Sur.

- Muelle para Barcazas Fluviales: Este muelle hace parte del terminal de líquidos, cuenta con una plataforma de operaciones construida en concreto sobre pilotes, de 46,0 metros de largo y 13,5 metros de ancho, esta plataforma tiene acceso a la pasarela B del muelle principal. Adicionalmente se tienen cuatro Piñas de Resguardo, dos al final de la línea de aproche para asegurar las barcazas en posición de operación.

La capacidad de reacción de la plataforma de muelle está diseñada para resistir las cargas o fuerza horizontal aplicada a las defensas por un convoy de barcazas de 12.000 tons. de desplazamiento por cada costado. La plataforma está equipada con seis (6) defensas tipo HC1150 y seis (6) bitas o bolardos de 75 tons. cada una.

Este muelle tiene capacidad para atender 6 u 8 barcazas de manera simultánea, adicionalmente para el apoyo operativo, cuenta con Boyas para amarre de barcazas fluviales en fondeo, con capacidad para alojar hasta 18 barcazas. Esta boya de amarre se encuentra ubicada en área de fondeo autorizada por la DIMAR, a la Boya #1 está ubicada en las coordenadas Latitud 10°17'34,992" Norte y Longitud 75°32'45,133" Oeste.

- Muelle Multipropósito: Este muelle está destinado al manejo de carga general y al granel sólido, consiste en una plataforma construida en concreto post tensado y soportada sobre pilotes, la plataforma tiene dimensiones de 290,25 metros de longitud por 43,83 metros de ancho, tiene capacidad de carga vertical máxima de 5,0 tons/m. Adicionalmente cuenta con tres piñas aisladas, dos para apoyo de atraque y una piña de amarre largo en el extremo Este del muelle.

Este muelle está equipado con veinte (20) defensas tipo MV-1600 X 1250 L ubicadas en la plataforma y dos (2) defensas tipo MV-1600 X 1000 L ubicadas en las piñas de atraque aisladas, seis (6) bitas de amarre con capacidad de 200 tons, quince (15) bitas con capacidad de 100 tons.

La capacidad de reacción de la plataforma de muelle está diseñada para resistir las cargas o fuerza horizontal aplicada a las defensas por un buque de 200.000 tons. de desplazamiento, que le permite atender buques cargueros tipo New Panamax y Super Post Panamax, buques graneleros, buques Ro-Ro y en general cualquier tipo de buque multipropósito que se ajuste a los equipos y capacidad de almacenamiento del Terminal.

3.6. Planos de Muelles

Para ilustrar las características técnicas de la infraestructura en muelles con que cuenta Puerto Bahía, en el Anexo 7, del presente Reglamento de condiciones técnicas de Operación, se incluyen los siguientes planos, georreferenciados al sistema de coordenadas Magna Sirga WGS – 84:

1. PLANIMETRIA GENERAL DE AREAS DE PUERTO BAHÍA, Plano N° SPPB – MULL -OC1-CIV-LY-007.
2. Planta de Muelle para Líquidos, PIN-SPPB-1-12055-ID-MUE-PP-006,
3. Planos de detalle de Bolardo MT-100, PIN-SPPB-1-12055-ID-MUE-DG-006,
4. Plano de detalle de Gancho de Disparo Rápido, PIN-SPPB-1-12055-ID-MUE-DG-008,
5. Plano de detalle Defensas MC-2500, PIN-SPPB-1-12055-ID-MUE-DG-009,
6. Plano de detalle Defensas MC-2000, PIN-SPPB-1-12055-ID-MUE-DG-010,

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

7. Plano de planta y geometría de Muelle para Barcazas, PIN-SPPB-056B-2014-ID-MUE-PP-003,
8. Plano de planta de Plataforma de Muelle Multipropósito, PIN-SPPB-2-13015-ID-MUE-PP-016,
9. Plano de detalle Defensas MV-1600X 1000L, Muelle Multipropósito, PIN-SPPB-2-13015-ID-MUE-PP-049,
10. Plano de detalle Defensas MV-1600X 1250L, Muelle Multipropósito, PIN-SPPB-2-13015-ID-MUE-PP-050.

3.7. Ayudas a la Navegación

El servicio de faros en los litorales y el de señalización de los canales públicos navegables en los puertos públicos, está a cargo y bajo la responsabilidad del Grupo de Señalización Marítima del Caribe – GSEMAC, de la Dirección General Marítima - DIMAR.

SPPB, previa autorización de la Dirección General Marítima podrá instalar y mantener sistemas de señalización en su área de maniobra de acuerdo con sus necesidades. El Anexo 2 muestra el Esquema Sistema de Señalización Marítima, área de maniobra y dársena de giro de Puerto Bahía, descrita y aprobada por la DIMAR, bajo la Resolución 0443 del 30 de agosto de 2013

La Dirección General Marítima, de acuerdo con las normas y directrices establecidas por la Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM), presta el Servicio de Ayudas a la Navegación en las aguas marítimas jurisdiccionales colombianas, incluyendo los canales de acceso a los principales puertos marítimos del país. Para encontrar información relacionada con las ayudas de navegación, se puede consultar la última edición de la lista de luces (H.O.IIIA) o el equivalente británico, así como las instrucciones de navegación en el área respectiva.

3.8. Peligros a la Navegación

En los canales de aproximación a los muelles y en las áreas de maniobras náuticas exclusivas de Puerto Bahía, no se tienen elementos y/o accidentes geográficos que puedan representar peligro para la navegación. Los accidentes generales que ameritan advertencia para la navegación se encuentran plenamente identificados en las Cartas Náuticas editadas y publicadas por la DIMAR.

3.8.1. Remoción de Naufragios y Obstáculos

La Sociedad Portuaria de Puerto Bahía y los operadores de la misma, informarán a la Autoridad Portuaria, a la Dirección General Marítima, y al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o Cardique, la ocurrencia de cualquier siniestro que se presente en sus instalaciones, canales de acceso, muelle, lo mismo que en las áreas de maniobras y que puedan constituir peligro para la navegación; conjuntamente con dichas entidades se coordinarán los correctivos del caso.

El armador, su agente o el capitán de la nave, así como el propietario de los artefactos navales, en caso de siniestro tienen la obligación de informar de inmediato el hecho a la Autoridad Portuaria y a la Autoridad Marítima, indicando la posición geográfica exacta donde ocurrió el siniestro. El armador, su agente, o el capitán de la nave, así como, el propietario del artefacto naval, acorde con sus responsabilidades, deben tomar las medidas necesarias para señalar el peligro y retirar el naufragio, lo anterior sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.

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

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

3.9. Áreas de Fondeo

Puerto Bahía no tiene un área exclusiva de fondeo para naves de tránsito internacional y al igual que las demás instalaciones portuarias de la Bahía, hace uso de las áreas de fondeo establecidas por la Autoridad Marítima dentro de la Bahía de Cartagena y que se encuentran demarcadas en las Cartas de Navegación Col 263.

El lugar de fondeo será coordinado entre el Capitán del Buque, el Piloto Práctico y la Estación de Tráfico Marítimo de Bocachica, el Piloto Práctico asesorará al Capitán para el sitio de fondeo más adecuado.

Todos los Buques fondeados en el área de fondeo, deben seguir las normas en cuanto a comunicaciones, cambio de fondeadero, botes salvavidas, embarcaciones al lado del Buque, desechos y basuras, establecidas por la Capitanía de Puerto de Cartagena.

SPPB además de sus áreas de aguas marítimas concesionadas, tiene autorizadas áreas de fondeo para el amarre de barcasas fluviales a espera de atención en el Terminal, las áreas están equipadas por un sistema de anclaje y Boya que se ubican frente a las instalaciones de Puerto Bahía, estas boyas generan un círculo de borneo con radio de 200 metros a partir de su ubicación referenciada con las siguientes coordenadas geográficas:

- Boya #1: Latitud 10°17'34,992" Norte y Longitud 75°32'45,133" Oeste.
- Boya #2: Latitud 10°17'36,879" Norte y Longitud 75°32'30,718" Oeste.

Estas Boyas son exclusivas para operaciones de amarre de Barcasas en fondeo, en esta área de fondeo se tienen profundidades naturales que superan los 15 metros y estarán debidamente anunciadas, autorizadas y coordinadas por la Dirección de Operaciones de Puerto Bahía.

3.9.1. Prohibición de Fondeo

La normatividad marítima colombiana establece que ninguna nave o embarcación puede fondear en sitios prohibidos o zonas restringidas, ni puede utilizar un fondeadero especializado para fines diferentes a los establecidos en cada puerto.

Ninguna embarcación puede fondear en sitios prohibidos o zonas restringidas.

Ninguna nave puede utilizar un fondeadero especializado para fines diferentes.

Ninguna embarcación puede fondear o permanecer en:

- En las zonas restringidas establecidas por la Autoridad Marítima.
- Los canales navegables dentro del puerto.
- Cualquier posición que obstruya la aproximación a un fondeadero o muelle usados por las otras embarcaciones.
- Las áreas donde existan cables o tuberías submarinas.
- Cualquier posición que pueda perjudicar a otra nave fondeada.

3.10. UKC y Calado Operacional

El margen de seguridad de calado, definido como la distancia vertical mínima entre la parte más baja del casco del buque y el fondo del mar o el río según sea el caso o UKC (under keel clearance: espacio de seguridad bajo la quilla; por su sigla en inglés), se ajusta a **una excedencia mínima del 10% del**

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

calado operativo, que se confronta con la profundidad disponible en cada área de maniobra y atraque según la operación por tipo de embarcación.

El calado operacional para la flota de buques está limitado por las condiciones del “Canal de Bocachica” que es el canal de acceso al Puerto de Cartagena, cuya profundidad disponible es de 20,5 metros.

- Para el costado Norte del muelle para líquidos el calado máximo operacional es de 18 metros, la profundidad disponible es superior a 22 metros, se puede garantizar un UKC superior al 10% en las áreas de aguas accesorias, de maniobra y en el área de aproche,
- Para el costado Sur del muelle para líquidos el calado máximo operacional es de 15 metros, la profundidad disponible es superior a 20 metros, se puede garantizar un UKC superior al 10% en las áreas de aguas accesorias, de maniobra y en el área de aproche,
- Para el muelle multipropósito el calado máximo operacional es de 15,5 metros, la profundidad disponible es superior de 17 metros, se puede garantizar un UKC del 10% en las áreas de aguas accesorias, de maniobra y en el área de aproche,
- Para el muelle de Barcazas el calado máximo operacional es de 2,75 metros, la profundidad disponible es superior a 4,0 metros, se puede garantizar un UKC superior al 10% en las áreas de aguas accesorias, de maniobra y en el área de aproche. No obstante, se debe tener en cuenta que el transporte fluvial está restringido por las condiciones de navegabilidad del Canal del Dique y del Río Magdalena, cuyo calado operacional es inferior a 2,40 metros.

3.11. Programa de Mantenimiento e Información Batimétrica según el Contrato De Concesión Portuaria.

Puerto Bahía desde su inicio ha contado con condiciones naturales de profundidad, tanto en sus canales de acceso como en sus áreas de maniobra, por tanto, SPPB en su contrato de concesión no tiene compromisos de dragados de mantenimiento, no obstante, hace mediciones batimétricas periódicas para monitorear los posibles cambios en la profundidad de sus áreas concesionadas.

Por requerimiento del monitoreo en el medio abiótico, SPPB, por mandato de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA, realiza batimetrías de control con periodicidad semestral. en tres áreas: i.) Área de concesión marítima; ii.) Lengüeta izquierda del Canal del Dique; iii.) Canal del dique frente a la población de Pasacaballos (cruce subfluvial de la línea de agua cruda), las cuales son debidamente informadas a las Autoridades pertinentes.

En caso de que el ANLA, cambie la frecuencia de batimetría, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía cumplirá con esta nueva disposición de frecuencia de levantamientos batimétricos.

En este aspecto es importante aclarar que las condiciones hidrodinámicas de la Bahía, el efecto de la pluma de sedimentación del canal del Dique se dispersa y deposita al Nor Este de su desembocadura,

3.12. Accesos Vehiculares y Peatonales.

Para el acceso terrestre vehicular se utiliza la actual vía Cartagena – Barú que conduce utilizando el puente “Campo Elías Teran Dix” sobre el Canal del Dique, frente a Pasacaballos y que también da conectividad a las poblaciones de Ararca, Santa Ana y Barú.

Por esta vía, la Sociedad Portuaria de Puerto Bahía se comunica con la carretera troncal de occidente que lo conecta a la red vial nacional que lleva la interior del país y conectarse con los Departamentos

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

de Sucre y Córdoba, y por la carretera troncal del Caribe que lo comunica con las ciudades de Barranquilla y Santa Marta.

Al Interior de las instalaciones portuarias se tiene una adecuada señalización y definición de normas para la circulación de los diferentes usuarios del terminal, incluyendo el tránsito peatonal, la circulación de vehículos de carga, el porteo y/o movimiento de cargas. Dentro del recinto portuario se tiene restringida la circulación de vehículos particulares o que no estén directamente relacionados con una operación o servicios portuarios.

3.13. Instalaciones para Almacenamiento y Manejo de la Carga.

Sociedad Portuaria de Puerto Bahía, pone a disposición del público en general y a los usuarios del Puerto de Cartagena, un Terminal Marítimo Multipropósito que brinda una adecuada infraestructura portuaria para la prestación de los servicios de cargue y descargue de buques y barcasas fluviales, amplias áreas para almacenamiento debidamente acondicionadas para el manejo de diferentes tipos de carga, patio para contenedores, carga general y carga rodante, contenedores con mercancías peligrosas, contenedores especiales y extra dimensionados y bodegas especializadas para inspección de carga y llenados / vaciados, facilidades para manejo y almacenamiento de hidrocarburos, entre otros.

Puerto Bahía cuenta con un terminal para el manejo especializado de carga de líquidos al granel (hidrocarburos) y otro terminal multipropósito para manejo de cargas generales y al granel sólido.

- Terminal de Líquidos al granel (hidrocarburos)

Este terminal está especializado en el manejo de hidrocarburos y sus derivados, opera de manera integrada a los muelles del Jetty con dos posiciones de atraque y al muelle para barcasas.

Para la operación de estos muelles se cuenta con facilidades de apoyo, tales como tanques de almacenamiento de hidrocarburos, los sistemas de conducción, los equipos de fuerza, bombeo y control, los cuales brindan un adecuado, seguro e imprescindible soporte para este tipo de operaciones.

Los tanques de almacenamiento para crudo y refinados y/o derivados se ubican en los Diques A y Dique B de la terminal de almacenamiento de líquidos; las especificaciones de capacidad en tanques se consignan en la siguiente tabla:

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

ITEM	TAG	FUNCION	CANTIDAD	UBICACIÓN	TIPO DE TECHO	TIPO DE FONDO	Capacidad Contenido	Capacidad Operativa	Tipo	PESO (VACIO)
							m3 (Bls)	m3 (Bls)		Ton
1	TA-5300-1	Tanque de almacenamiento de crudo	1	T. Baru Dique A	DTFI	Apex Down 3,33%	53040 (333614)	47880 (301156)	API 650	1180
2	TA-5300-2	Tanque de almacenamiento de crudo	1	T. Baru Dique A	DTFI	Apex Down 3,33%	53040 (333614)	47880 (301156)	API 650	1180
3	TA-5300-3	Tanque de almacenamiento de crudo	1	T. Baru Dique A	DTFI	Apex Down 3,33%	53040 (333614)	47880 (301156)	API 650	1180
4	TA-5300-4	Tanque de almacenamiento de crudo	1	T. Baru Dique A	DTFI	Apex Down 3,33%	53040 (333614)	47880 (301156)	API 650	1180
5	TA-5300-5	Tanque de almacenamiento de crudo	1	T. Baru Dique A	DTFI	Apex Down 3,33%	53040 (333614)	47880 (301156)	API 650	1180
6	TB-5300-8	Tanque de almacenamiento de crudo	1	T. Baru Dique B	DTFI	Apex Down 3,33%	53040 (333614)	47880 (301156)	API 650	1180
7	TB-5300-9	Tanque de almacenamiento de crudo	1	T. Baru Dique B	DTFI	Apex Down 3,33%	53040 (333614)	47880 (301156)	API 650	1180
8	TB-5300-10	Tanque de almacenamiento de nafta	1	T. Baru Dique B	DTFI	Apex Down 3,33%	53040 (333614)	47880 (301156)	API 650	1180

• Terminal Multipropósito

Este terminal opera de manera integral con la plataforma del muelle multipropósito y conectado a tierra mediante los viaductos y vías de circulación internas hasta los patios de almacenamiento, bodegas e instalaciones complementarias, para el manejo de todo tipo de carga generales (suelta y/o unitarizada), gráneles secos (minerales o vegetales), entre otros, según se encuentren habilitados en la Licencia Ambiental y el Contrato de Concesión.

Las áreas de apoyo operativo para almacenamiento de carga en Patios y Bodega se relacionan en la siguiente tabla:

DESCRIPCIÓN	AREA (m².)
AREA DESCUBIERTA	147.381,73
Área del Patio Este	52.649,84
Área de Patio Oeste	84.153,88
Área Patio Central	10.578,01
AREA CUBIERTA	3.712,11
Área Bodega Logística	3.712,11

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

3.14. Instalaciones para el Recibo y/o Acopio de la Carga

Para el recibo y despacho de las cargas desde Puerto Bahía para el interior del país y viceversa, la Terminal cuenta con Porterías de acceso para camiones equipadas con básculas camioneras, estación de recibo y despacho a carro tanques y el muelle para barcazas fluviales.

3.15. Equipos para Operación Portuaria

Puerto Bahía cuenta con un Terminal especializado en el manejo de líquidos al granel, el Jetty cuenta con dos (2) muelles especializados en el manejo de hidrocarburos, para ello cuenta con brazos de carga especializados en el manejo de este tipo de carga conectados a sistemas de tuberías de conducción, equipos de bombeo, sistema de medición y cadena de custodia, almacenamiento, transporte y despacho de líquidos (pesados como crudo, livianos como Nafta y refinados) y demás productos líquidos derivados del petróleo.

A continuación, se presenta un listado de los principales grupos de unidades, que integran el sistema:

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

• Brazos Marinos de Carga (MLA)

Item	Tag	Función	cant	Ubicación	Capacidad			Tipo	Peso vacio
					Flujo	Presion maxima	Temperatura de		
					m3 /h	Operación	operación		
					(BPD)	Kpag	°C		1
						(Psig)	°F		Ton
1	MLA 07 / 08	Brazo de carga marino	2	T. Muelle Principal Hidrocarburos	2750 (415128)	1031 (150)	40 (104)	Cargue por arriba (Top Loading)	42
2	MLA 01	Brazo de carga marino	1	T. Muelle Principal Hidrocarburos	2750 (415128)	1031 (150)	40 (104)	Cargue por arriba (Top Loading)	42
3	MLA 02	Brazo de carga marino	1	T. Muelle Principal Hidrocarburos	2750 (415128)	1031 (150)	40 (104)	Cargue por arriba (Top Loading)	42
4	MLA 03	Brazo de carga marino	1	T. Muelle Principal Hidrocarburos	2750 (415128)	1031 (150)	40 (104)	Cargue por arriba (Top Loading)	42
5	MLA 04	Brazo de carga marino	1	T. Muelle Principal Hidrocarburos	2750 (415128)	1031 (150)	40 (104)	Cargue por arriba (Top Loading)	42

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

• **Equipos de Bombeo**

ITEM	TAG	FUNCION	CANTIDAD	UBICACIÓN	CAPACIDAD		Tipo
					FLUJO	POTENCIA	
					m3/h	kw	
1	P-101-A	Transferencia de crudo	1	Foso bombas A	2750	1978	TORNILLO
2	P-101-B	Transferencia de crudo	1	Foso bombas A	2750	1978	TORNILLO
3	P-101-C	Transferencia de crudo	1	Foso bombas A	2750	1978	TORNILLO
4	P-102	Transferencia de crudo	1	Foso bombas A	300	112	TORNILLO
5	P-104-A	Descargue de crudo desde carrotanques	1	Descargadero /Llenadero	105	44,7	PALETAS
6	P-104-B	Descargue de crudo desde carrotanques	1	Descargadero /Llenadero	105	44,7	PALETAS
7	P-104-C	Descargue de crudo desde carrotanques	1	Descargadero /Llenadero	105	44,7	PALETAS
8	P-104-D	Descargue de crudo desde carrotanques	1	Descargadero /Llenadero	105	44,7	PALETAS
9	P-104-E	Descargue de crudo desde carrotanques	1	Descargadero /Llenadero	105	44,7	PALETAS
10	P-104-F	Descargue de crudo desde carrotanques	1	Descargadero /Llenadero	105	44,7	PALETAS
11	P-106-A	Descargue de barcazas	1	Muelle de Barcazas	150	74,3	PALETAS
12	P-106-B	Descargue de barcazas	1	Muelle de Barcazas	150	74,3	PALETAS
13	P-106-C	Descargue de barcazas	1	Muelle de Barcazas	150	74,3	PALETAS
14	P-106-D	Descargue de barcazas	1	Muelle de Barcazas	150	74,3	PALETAS

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

• Unidad de transferencia de custodia automática en línea - LACT

ITEM	TAG	FUNCION	CANTIDAD	UBICACIÓN	CAPACIDAD		Tipo
					FLUJO	Presion Maxima	
					m3/h	PSI	
1	LACT-001	Unidad LACT Crudo a Buque	1	Area Dique A	5500	196	FMC TECHNOLOGIES
2	LACT-002	Unidad LACT Crudo a Buque	1	Area Dique A	5500	196	FMC TECHNOLOGIES
3	LACT-003	Unidad LACT Nafta a Tanque	1	Area Dique A	3800	196	FMC TECHNOLOGIES

La Terminal Multipropósito cuenta con equipos portuarios adecuados en el manejo de diferentes tipos de carga, los cuales se relacionan en la siguiente tabla:

DESCRIPCIÓN DEL EQUIPO	DEL TIPO	CANTIDAD	USO DEL EQUIPO	OBSERVACIONES
BASCULAS CAMIONERAS		4	Pesaje de Camiones	Capacidad 100 tns.
GRÚAS DE MUELLE - MOBILE HARBOUR CRANE		2	Manejo de carga en Muelle	Gottwald 100 toneladas
REACH STACKERS		2	Manejo Contenedores en Patios	Terex 45 toneladas.
CAMION TRACTOR		7	Manejo de Contenedores en Puerto	Tractores de Puerto (fuera de camino)
PLATAFORMA PORTACONTENEDORES		7	Manejo de Contenedores en Puerto	Remolques en planchón 45 tns.
MONTACARGAS		3	Manejo carga suelta.	Elevadores Hyser 2,5 tns.

3.16. Instalaciones para recepción de residuos, basuras y demás productos contaminantes

Puerto Bahía no cuenta con instalaciones especializadas para la recepción de residuos, basuras y demás productos contaminantes provenientes de buques; la recepción se realiza mediante operadores portuarios o empresas de servicios marítimos habilitadas por DIMAR y autorizadas por la autoridad ambiental competente para realizar las actividades de recepción, transporte, almacenamiento temporal, tratamiento y disposición final de residuos.

SPPB debe dar cumplimiento de las "Directrices para garantizar que las instalaciones y servicios portuarios de recepción de desechos sean adecuados", esto en cumplimiento de la resolución MEPC.83. En este sentido el l operador portuario especializado en la ejecución de esta actividad dentro de Puerto Bahía, tiene la obligación de implementar y utilizar el Formato Normalizado de Recibo de Entrega de Desechos, y el Formato Normalizado de Notificación Previa para la Entrega de Desechos en las Instalaciones Portuarias (formatos establecidos en Circular OMI MEPC. 1/Circ.834, Apéndices 2 y 3).

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

**CAPÍTULO -IV-
SERVICIOS GENERALES A LAS NAVES, A PASAJEROS Y LAS CARGAS**

Todos los servicios relacionados con la actividad portuaria serán prestados por Sociedad Portuaria Puerto Bahía- SPPB, y también podrán ser autorizados por Puerto Bahía operadores portuarios debidamente habilitados y registrados como proveedores del terminal y autorizados mediante Resolución de la Superintendencia de Puertos, o quien haga las veces.

4.1. Requisitos Generales para la utilización del Terminal

Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. – SPPB tiene establecidos los requerimientos y documentación necesaria para acceder a los servicios portuarios tanto a la carga como a las naves, los documentos requeridos para los servicios a las cargas se pueden ver en la Guía para Inscripción de Clientes y/o usuarios.

La inscripción de Cliente y/o Proveedor de servicios portuarios debe estar debidamente diligenciada y aprobada por SPPB, de manera previa a la prestación de los servicios portuarios.

Toda persona natural o jurídica, usuario u operador que utilice los servicios de SPPB, deberá cumplir con las normas y reglamentos establecidos por la Sociedad Portuaria y las autoridades vinculadas a la actividad, así como los requerimientos ambientales dispuestos por la Autoridad Ambiental y lo previsto en el contrato de Concesión suscrito entre Puerto Bahía y la Nación. Puerto Bahía será responsable de dar a conocer y verificar el cumplimiento de los requerimientos ambientales y responderá ante la Autoridad Ambiental por los posibles daños o afectaciones al medio ambiente.

Para iniciar actividades en el Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. el solicitante deberá contar con la debida aprobación que autorizará su ingreso, luego de completar su inscripción conforme al proceso de documentación y atendiendo los criterios de seguridad, eficiencia y productividad establecidos.

El registro del solicitante ante SPPB no implica asunción de responsabilidad de la Sociedad Portuaria frente a terceros sobre la idoneidad de la persona registrada.

El estar registrado ante la SPBP no implica obligación alguna que Puerto Bahía lo contrate o le permita prestar servicios dentro de sus instalaciones.

La sola presentación de la solicitud de registro ante SPPB, es una manifestación clara y expresa que el solicitante conoce y acepta las condiciones de responsabilidad y demás normas de que trata este Reglamento.

El solicitante está obligado a cumplir con todas las obligaciones laborales de sus trabajadores de conformidad con la legislación colombiana vigente, incluyendo el pago de salarios, prestaciones sociales, autoliquidación del sistema general de seguridad social integral (Ley 100 de 1993), contribuciones parafiscales y demás beneficios laborales legales y extralegales. SPPB podrá exigir en cualquier momento los comprobantes de pago y certificaciones que demuestren el cumplimiento de estas obligaciones y determinar la suspensión del ingreso a su Terminal en caso de encontrar irregularidades o incumplimiento al respecto.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

4.2. Horarios de Trabajo y Atención al Público

En cumplimiento de lo establecido por el Ministerio de Transporte, por tratarse de un servicio público, las operaciones en Puerto Bahía se prestarán durante las 24 horas del día, todos los días del año y de acuerdo con la demanda del servicio en la Terminal.

Sociedad Portuaria Puerto Bahía determinará los horarios adecuados para atención al público, procedimientos y requisitos para la prestación de los servicios administrativos, propenderá por la implementación de funcionalidad electrónica buscando la eficiencia y oportuna atención a los usuarios con una adecuada planeación previamente establecida. Estos horarios y sus eventuales modificaciones temporales se darán a conocer al público mediante comunicados oficiales.

4.3. Servicios Generales

Sociedad Portuaria Puerto Bahía presta servicios portuarios integrales a las naves, a pasajeros y a la carga; para ello cuenta con el Terminal Marítimo de Puerto Bahía, que incluye las facilidades portuarias habilitadas en aguas marítimas concesionadas, la infraestructura de muelles, los equipos para recibo y transferencia de las cargas, las instalaciones en tierra para los servicios de almacenaje y el manejo logístico de las cargas.

Puerto Bahía en desarrollo de la prestación de servicios portuarios y a los usuarios del Comercio Exterior, brinda acceso a los siguientes servicios y actividades asociadas a:

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

El acceso de los buques y barcazas hasta los Muelles de Puerto Bahía se hace autorizando y permitiendo el uso y tránsito por los canales virtuales de aproximación a cada uno de los muelles (multipropósito, líquidos y barcazas), el uso de las áreas accesorias y dársena de maniobras en aguas concesionadas y/o de uso público compartido en la Bahía de Cartagena.

4.3.2. Control de las operaciones portuarias, marítimas, terrestres y fluviales

Puerto Bahía, en desarrollo sus servicios portuarios y logísticos de apoyo para el comercio exterior a cargo del área de operaciones de SPPB, hace la planificación, coordinación y control integral de todas las operaciones que se realizan en el terminal portuario, incluyendo las náuticas, marítimas y fluviales, los servicios de operación portuaria en sus muelles, el manejo integral de transferencia de las cargas, el porteo, el almacenaje, manejo de inventarios, servicios de centros logísticos de distribución, servicios de mejora y valor agregado a las cargas, hasta el despacho final por cualquiera de las vías marítima, fluvial o terrestre.

4.3.3. Vigilancia para la seguridad en las áreas del puerto

Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A, en su condición de concesionaria, administra y opera el Terminal marítimo Puerto Bahía y cuenta con el personal y equipos de vigilancia especializada que permite garantizar protección y seguridad de todas las instalaciones del terminal portuario.

La protección y seguridad física está garantizada con un servicio de vigilancia y seguridad privada que se apoya en un sistema Circuito Cerrado de Televisión (CCTV) con centro de monitoreo y control 24 / 7, cumpliendo con los protocolos establecidos en el código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias PBIP, que está certificado por la DIMAR y cumpliendo con la norma y estándares BASC, para garantizar el aseguramiento de la cadena de servicios al comercio internacional.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

4.3.4. Condiciones de iluminación en todas las áreas del puerto

Todas las instalaciones y áreas que integran el terminal de Puerto Bahía están adecuadas y equipadas con sistemas de iluminación que le permiten la operación continua en horario nocturno, y a la vez que garantizan que el respaldo del CCTV tenga una calidad visual que permite la identificación morfológica de personas y equipos como soporte a los clientes o eventualmente a alguna Autoridad.

4.3.5. Condiciones de limpieza general del terminal

Las instalaciones y áreas que integran el terminal de Puerto Bahía cuentan con un adecuado programa de servicios de aseo y mantenimiento que le permite garantizar el cumplimiento de todas las disposiciones de medio ambiente, seguridad y salud en el trabajo, que se encuentra establecidas en el Manual de Gestión Integral de la Sociedad Portuaria de Puerto Bahía.

4.4. Servicios a las Naves

Los servicios a las naves prestados en la instalación portuaria de Puerto Bahía comprenden el atraque, operaciones de cargue y descargue, aprovisionamiento, amarre, desamarre, zarpe y demás actividades y suministros necesarios para la atención de los barcos.

Toda nave extranjera que arribe a la instalación portuaria debe estar representada por un Agente Marítimo inscrito ante SPPB y las autoridades correspondientes.

4.4.1 Características del buque tipo o de diseño

En complemento a las especificaciones de capacidad de las estructuras portuarias y buques considerados para cargas de diseño, relacionados en la descripción de las estructuras portuarias (numeral 3.5 Muelles), en Puerto Bahía los muelles asociados a cada uno de sus áreas de trabajo especializado están en condiciones técnicas para atender y operar con seguridad los siguientes tipos de buque con las características típicas de clasificación general consignadas en las tablas de referencia para los tipos de buques estándar.

En el evento que a la Instalación Portuaria se pretenda el arribo de buques cuyas dimensiones no estén contempladas en el Contrato de Concesión Portuaria, la instalación portuaria asume la responsabilidad de la operación y de los riesgos e incidentes que se puedan derivar de la misma. Así mismo se deberán tener en cuenta las medidas, restricciones y en general todos aquellos aspectos relacionados con la seguridad integral marítima que para el efecto disponga la Autoridad Marítima, aportando para ello toda la documentación necesaria e información requerida para el anuncio de arribo de naves.

Las operaciones regulares se prestan a los buques típicos relacionados en las tablas de clasificación general que se consignan a continuación para cada muelle, en el evento que se requiera efectuar operaciones especiales, a naves no estándar, artefactos navales (incluyendo plataformas marinas), buques oceanográficos, o buques con mayores dimensiones a los establecidos como embarcación de diseño para cada muelle o puesto de atraque; se deberá realizar de manera previa la evaluación detallada de las condiciones particulares, equipos de apoyo adicionales para la maniobra, restricciones en cuanto a límites de carga y condiciones ambientales o meteo marinas bajo las cuales se puede efectuar la maniobra u operación, evitando poner en riesgo la operación del puerto, la estabilidad y seguridad de la instalación Portuaria.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

- Especificaciones generales de buques típicos que se atienden en el costado Sur del Jetty, especializado en el manejo de Líquidos al granel:

OIL TANKER	Dead Weight Tonnage (DWT) (t)	Capacidad promedio (Bis)	Displacement (t)	Length Overall (m)	Length P.P. (m)	Breadth (m)	Depth (m)	Maximum Draft (m)
HANDY SIZE TANKERS	25.000	300.000	37.300	171,0	163,0	27,9	14,0	10,3
	30.000							
	45.000							
HANDYMAX TANKERS	45.000	400.000	60.800	183,1	192,0	32,2	16,8	11,9
	50.000			201,0		32,3		
	60.000							
PANAMAX TANKERS	55.000	350.000 a 550.000	83.900	224,0	214,0	32,3	18,9	13,2
	70.000			230,0				
	80.000			230,0		32,0		

- Especificaciones generales de buques típicos que se atienden en el costado Norte del Jetty, especializado en el manejo de Líquidos al granel:

OIL TANKER	Dead Weight Tonnage (DWT) (t)	Capacidad promedio (Bis)	Displacement (t)	Length Overall (m)	Length P.P. (m)	Breadth (m)	Depth (m)	Maximum Draft (m)
PANAMAX TANKERS	55.000	350.000 a 550.000	83.900	224,0	214,0	32,3	18,9	13,2
	70.000							
	80.000					32,0		
AFRAX Average Freight Rate Assessment	75.000	750.000 a 800.000	118.000	245,0	234,0	42,0	21,0	14,6
	100.000							
	105.000					42,0		
	110.000					42,4		
SUEZMAX TANKERS	116.000	900.000 a 1200.000	134.132	250,2	239,0	44,0	21,0	15,0
	120.000		195.000	287,0	272,0	49,0	25,3	17,0
	150.000							
	155.000					48,0		
	163.000					50,0		
	165.000		190.200	282,0	270,7	50,0	26,5	18,0

- Especificaciones generales de Barcaza de Diseño y Convoy Fluvial – Muelle para Barcazas:

CONVOY FLUVIAL	Dead Weight Tonnage (DWT) (t)	Displacement (t)	Length Overall (m)	Length P.P. (m)	Breadth (m)	Depth (m)	Maximum Draft (m)
BARCAZA TIPO	3.000	3.625	60,0	60,0	15,5	4,6	3,0
CONVOY 2*2	12.000	14.500	120,0	120,0	31,0	4,6	3,0
CONVOY 3*2	18.000	21.750	180,0	180,0	31,0	4,6	3,0

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

- Especificaciones generales de buques típicos que se atienden en el Muelle Multipropósito:

VESSEL TYPE	Dead Weight Tonnage (DWT) (t)	Displacement (t)	Length Overall (m)	Length P.P. (m)	Breadth (m)	Depth (m)	Maximum Draft (m)
CARGA GENERAL	55.700	66.700	200,0	196,0	32,2	17,5	13,5
CONTAINER SHIP	142.400	200.000	366,0	350,0	49,0	21,4	11,9
BULK CARRIER (CAPESIZE)	150.000	169.500	270,0	260,0	43,0	23,3	17,4
RO RO SHIP	30.000	45.600	229,0	211,0	30,3	23,0	11,3

Nota:
La plataforma del muelle Multipropósito está diseñada y calculada estructuralmente en toda su longitud (L= 520 metros), para a futuro atender un buque de diseño con dimensiones y características de capacidad similares al portacontenedores consignado en la tabla anterior, incluyendo sus accesorios de amarre (Bitas) y de atraque (Defensas).

4.4.2 Servicio de practicaje

El practicaje dentro del área de los terminales de Puerto Bahía es obligatorio para todas las maniobras (Ley 658-2001 Ley de Pilotos Prácticos), por tanto, se exigirá que un Piloto Práctico con licencia vigente para el puerto, designado por la Agencia Marítima, abordará ó desembarcará el Buque en el área indicada por la Autoridad Marítima, en la boya de mar, en las zonas de fondeo o en los muelles autorizados.

El Piloto Práctico asesora al Capitán del Buque durante las maniobras de arribo, navegación en los canales de acceso, fondeo y zarpe durante su permanencia en el Puerto de Cartagena, entendiéndose que la responsabilidad del Buque la conserva en todo momento su Capitán.

La empresa que preste el servicio de pilotaje debe atender los lineamientos operativos establecidos por Puerto Bahía, en relación con maniobras de atraque, desatraque, y en general aquellas realizadas en zonas de maniobra concesionadas a SPPB.

El servicio de practicaje es prestado por pilotos prácticos colombianos con licencia vigente, autorizados por “DIMAR”, es responsabilidad del Agente Marítimo coordinar el servicio del Piloto y la presencia oportuna fijada para el inicio de las maniobras.

Al abordar y desembarcar del Buque, el Piloto Práctico deberá acatar todas las instrucciones de seguridad, utilizará los elementos de protección personal y chaleco salvavidas. Cualquier contravención del Piloto Práctico a lo aquí estipulado lo hará acreedor a una llamada de atención; en caso de reincidencia Puerto Bahía podrá ordenar la suspensión del servicio por parte de dicho Piloto Práctico y reemplazarlo por otro. En ningún caso el Operador de la instalación portuaria será responsable por accidentes que se puedan presentar ante la inobservancia de las medidas de seguridad por parte de los Pilotos Prácticos, e informará al DIMAR - Capitanía de Puerto de tales situaciones.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

4.4.3 Servicio de remolcador

Toda nave con Registro Bruto superior a dos mil (2.000) toneladas de registro, 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. Para las naves que transporten hidrocarburos, sus derivados y/o refinados, es obligatorio el uso de remolcador.

El número de remolcadores y capacidad en términos de capacidad de tiro (bollard pull) lo tiene establecido la Autoridad marítima mediante la Resolución DIMAR N°138 de 2005, donde establece el uso de Remolcadores y los criterios de seguridad obligatorios para las maniobras de asistencia, para cada puerto en función del tamaño y tipo de buque. En las tablas del Anexo -A de la misma Resolución se establecen los requisitos mínimos de capacidad de remolque para las operaciones en el Puerto de Cartagena, que aplican a Puerto Bahía.

Adicionalmente, en el análisis de simulación realizado por SEALOGIK, además de verificar las condiciones geométricas de los canales de acceso y de la dársena, en términos de rumbos y dimensiones, se validaron las ayudas a la navegación requerida y la cantidad y tipo de los equipos de apoyo, tales como remolcadores y lanchas.

El Procedimiento de solicitud y uso de Remolcadores; el procedimiento para solicitar el servicio de remolque debe ser programado y coordinado por el armador a través del agente marítimo que lo represente y en cumplimiento con la normatividad vigente. Este servicio debe ser prestado por operadores portuarios calificados y registrados ante SPPB, deben cumplir los requisitos generales de acceso a la prestación de registro ante SPPB, para la prestación de estos servicios portuarios.

El servicio de remolcador debe ser prestado por empresas de Servicios Marítimos de Remolque que cumplan con el lleno de los requisitos legales ante las autoridades colombianas correspondientes. Los remolcadores que prestan servicios en los puertos deben estar debidamente clasificados por la Autoridad Marítima o por sociedades internacionales de clasificación, autorizadas por esta; deben portar los certificados establecidos y el permiso de operación correspondientes y vigentes; deben contar como mínimo con la tripulación establecida en el certificado de dotación mínima de seguridad expedido por la Autoridad Marítima.

El uso del remolcador dentro de la zona portuaria estará sujeto a las normas y reglamentos expedidos por la DIMAR, la coordinación del uso del remolcador durante la maniobra será efectuada entre el Piloto Práctico y el Capitán del Buque.

El uso del remolcador para las maniobras de atraque desatraque, amarre y desamarre es obligatorio, en los terminales de la instalación portuaria de Puerto Bahía. Este servicio será contratado con operadores portuarios registrados ante Puerto Bahía, que cumplan el lleno de los requisitos con las autoridades portuaria y marítima.

4.4.4 Amarre y desamarre de buques

Puerto Bahía puede prestar los servicios de amarre y/o desamarre de los buques, de manera directa o a través de operadores portuarios especializados en este servicio de amarradores, que debe ser solicitado por el representante del buque y aprobado previamente por el área de operaciones de SPPB. De igual forma las agencias navieras pueden gestionar este servicio para ser prestado por otro operador portuario inscrito previamente ante SPPB.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

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

4.4.5 Muellaje

El servicio de muellaje a las naves en Puerto Bahía está asociado a la permanencia en labores operativas de transferencia de carga en los muelles del Terminal, estos periodos de permanencia de las naves inician desde el momento que el buque queda totalmente atracado (all fast) hasta que el buque suelte el último cabo y zarpe, esto en desarrollo de operaciones normales de amarre y desamarre de buques.

4.4.6 Apertura de escotillas de Bodegas

Puerto Bahía, dependiendo de las características del buque, puede autorizar que el buque manipule sus escotillas con aparejos propios del buque o prestar los servicios de apertura de bodegas con equipos y personal propio de SPPB, ó a través de operadores portuarios. Esto puede ser acordado previamente en reunión preoperativa o durante la operación.

4.4.7 Aprovisionamiento y usería

Puerto Bahía puede prestar estos servicios mediante operadores portuarios asociados al aprovisionamiento o apertrechamiento de buques ó autorizar el operador portuario escogido por la agencia marítima. Estos operadores portuarios deberán estar debidamente registrados ante SPPB y habilitados por las Autoridades competentes. Estas operaciones deben ser solicitadas por el representante del buque y aprobado previamente por operaciones de la Terminal.

4.4.8 Suministro de Combustible.

Puerto Bahía, a solicitud del representante del buque y previa aprobación por parte de operaciones de SPPB, podrá autorizar el suministro de combustibles (IFO's) a través de operadores portuarios especializados y habilitados para la prestación de estos servicios a las naves.

Estas operaciones se podrán realizar en las instalaciones del muelle multipropósito con carro tanques, o por vía marítima mediante naves o artefactos navales de operadores debidamente habilitados por las Autoridades competentes para prestar estos servicios (bunkering).

El Operador Portuario autorizado para prestar servicios de suministro de combustibles a las naves debe registrar ante SPPB; todos los equipos, tales como remolcadores, planchones, gabarras y cualquier otro equipo necesario que se proponga utilizar en la prestación de sus servicios. Además, debe garantizar que cuenta con todos los permisos legales vigentes, las certificaciones, pólizas de seguros y cualquier otro documento necesario para la habilitación como prestador de este tipo de servicios.

4.4.9 Recibo de Lastre y Sentinas.

Puerto Bahía no cuenta con instalaciones para el recibo de residuos oleosos, lastres sucios, mezclas de petróleo, residuos de sentina, basuras y demás desechos producidos por los buques, por lo

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

anterior SPPB previa solicitud del representante del buque, podrá autorizar este servicio a través de operadores especializados y debidamente registrados ante SPPB, autorizados por la DIMAR y habilitados por las Autoridades competentes.

Los proveedores y usuarios de servicios de recepción de residuos y/o desechos que se generan a bordo durante las operaciones normales y durante las operaciones de carga, están regidos por el Convenio MARPOL; SPPB debe velar por que los proveedores habilitados dentro de las instalaciones portuarias para prestar estos servicios a los buques lo deben hacer de manera oportuna y eficiente.

El Agente Marítimo debe garantizar que los Operadores Portuarios nominados para los servicios especializados tales como el suministro de combustible y/o recepción lastres, basuras y desechos de las naves, deben tener vigentes al momento de la solicitud y de la prestación del servicio, todas las resoluciones, licencias, certificados, permisos legales, pólizas de seguros y cualquier otro documento que lo habilite, registre y autorice para ejecutar este servicio dentro de las instalaciones de Puerto Bahía.

El operador portuario será el responsable de todas las maniobras, equipos, manejo adecuado, transporte, tratamiento y la disposición final de los residuos y/o desechos que reciba del buque. Además, el operador debe estar habilitado por la Autoridad Ambiental competente para el manejo y disposición de los residuos de acuerdo con la naturaleza y clasificación de estas sustancias.

4.4.10 En relación con las Aguas de Lastre

Todo Buque que venga a cargar o descargar a los Terminales de Puerto Bahía debe cumplir con el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques establecido por la OMI y la regulación para el manejo de aguas de lastre:

- IMO resolution A.868 (20) - Guidelines for the control and management of ships' ballast water to minimize the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens.
- IMO regulation B-4 Ballast Water Exchange.
- Según la ley colombiana y el presente reglamento, está prohibido contaminar puertos colombianos, fondeaderos y/o aguas marítimas jurisdiccionales, para lo cual los buques deberán efectuar la renovación de las aguas de lastre de acuerdo con la Resolución A 868 de la IMO, la Resolución No. 477 de 2012 y el Convenio Internacional de Agua de Lastre antes de las 50 millas a profundidades mayores de los 23 metros y antes de entrar en el cinturón del Caribe, debiendo enviar un aviso de pre-arribo con suficiente tiempo para el conocimiento de las autoridades.

La Autoridad Marítima durante su visita de alto bordo o del control del Estado Rector podrá verificar la veracidad del reporte de la renovación del agua de lastre. Si un buque presenta alguna sospecha de haber realizado operaciones de descarga con agua contaminada u otros residuos contaminados, todas las operaciones se suspenderán inmediatamente.

La operación de cargue no se reanudará hasta que el asunto se investigue y las autoridades lo autoricen. Todas las multas, retrasos de carga y costos y consecuencias serán por cuenta de los Armadores de los buques quienes pagarán directamente las sanciones, multas y daños, incluyendo y sin limitar el lucro cesante y daños emergentes, o a través de su agente marítimo.

Para efectos de no entorpecer las actividades portuarias, APCI se reserva el derecho de ordenar al buque trasladarse a la zona de fondeo autorizada por DIMAR mientras se resuelve la investigación y haya una solución de todos los asuntos relacionados. Todos los costos, gastos y tiempo que permanezca la nave en fondeo será por cuenta y riesgo del propietario del buque y si al terminal portuario se le comprueba que hubo negligencia de control igualmente responderá **solidariamente**.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

4.4.11 En Relación con las Sentinas

Los Buques deberán arribar a los Terminales de Puerto Bahía con los niveles de sentinas aprobados por Marpol 73/78. Cualquier residuo acumulado durante la permanencia del Buque en el puerto deberá mantenerse a bordo.

La SPPB no contará con facilidades para el recibo de sentinas, pero podrá autorizar al Agente Marítimo del buque para que realice por medio de terceros el recibo de éstas, previa solicitud del buque.

Se requiere la presencia de un perito de contaminación nombrado por la Autoridad Marítima y solicitado por el Agente Marítimo para el recibo de sentinas.

Se cumplirá con lo establecido en la Resolución 930 de la Superintendencia de Puertos.

4.4.12 Desechos, Basuras y Aguas Servidas

Está totalmente prohibido arrojar desechos, aguas negras, basuras o cualquier desperdicio en los espacios marítimos jurisdiccionales colombianos. Todas las basuras deberán recogerse a bordo y guardarse en condiciones higiénicas y se les deberá dar el manejo establecido por el Convenio MARPOL 73/78. Se advierte a los Capitanes de los Buques que la Autoridad Marítima tiene la facultad de imponer multas en caso de incumplimiento de lo anterior.

La SPPB no contará con facilidades para el recibo de desechos, basuras y aguas servidas, pero podrá autorizar al Agente Marítimo del buque para que realice por medio de terceros el recibo de éstas, previa solicitud del buque.

De conformidad con las regulaciones constitucionales y ambientales del país, en ningún caso se recibirán residuos nucleares y desechos tóxicos y/o biológicos en cualquier modalidad, según lo establecido en el Convenio de Basilea.

Por ninguna circunstancia las aguas de desechos o servidas por los sistemas sanitarios de la nave, podrán ser descargadas a la Bahía. El Capitán o propietario de la nave debe responder por los costos de limpieza en que incurra por este motivo.

4.4.13 Servicio de vigilancia

Sociedad Portuaria Puerto Bahía, garantiza la protección y seguridad, priorizando cuatro (4) objetivos principales:

- Personas: Empleados, visitantes, contratistas, operadores portuarios, autoridades, entre otros
- Mercancías de todos los clientes en sus diversas modalidades de importación, exportación, trasbordo, tránsito, cabotaje, entre otras
- Infraestructura: componentes físicos y tecnológicos
- La continuidad de la operación portuaria

4.4.14 Servicios públicos

Las instalaciones de Puerto Bahía están habilitadas para prestar los siguientes servicios públicos a las naves dentro del Terminal:

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

- Suministro de Energía Eléctrica a las naves; se hará en los muelles y/o aguas marítimas del Terminal con equipos y redes de suministro propias de SPPB o a través de operadores especializados y debidamente registrados ante SPPB y habilitados por las Autoridades competentes.
- Suministro de agua potable a las naves; se hará en los muelles y/o aguas marítimas del Terminal, directamente ó a través de operadores portuarios debidamente registrados ante SPPB y habilitados por las Autoridades competentes.
- Recepción de desechos sólidos de las naves; se hará en los muelles y/o aguas marítimas a través de a través de operadores especializados y debidamente registrados ante SPPB y habilitados como empresa prestadora de servicios públicos – EPSP, por las Autoridades Ambientales competentes.

Estas operaciones asociadas a Servicios Públicos deben ser solicitadas por el representante del buque y aprobado previamente por operaciones de la Terminal.

4.5. Servicios a la carga

La Sociedad Portuaria Puerto Bahía cuenta con un terminal de hidrocarburos y otro multipropósito de carga general, donde se prestan los servicios a las cargas, así:

Terminal de Hidrocarburos:

- Manipulación y transporte de carga líquida tipo hidrocarburos (Operaciones de Cargue / Descargue / Transbordo)

El terminal de hidrocarburos tiene unas instalaciones modernas y totalmente equipadas con muelle de buque tanques, muelle de barcasas, zona de tanques de almacenamiento, zona de cargadero y descargadero de carro tanques, que permite el transporte del granel líquido tipo hidrocarburos acorde con las necesidades de cada producto, es decir ingresos a través de carro tanques y barcasas, despachos a través de carro tanques y barcasas, recepción de buque tanque y despacho de buque tanque.

- Clasificación y toma de muestras y Reconocimiento o inspección de mercancías

El terminal cuenta con personal que supervisa el reconocimiento, inspección y tomas de muestras, el cual es realizado por empresas acreditadas y calificados en el sector de hidrocarburos.

- Almacenaje de carga tipo granel líquidos

El terminal cuenta en sus instalaciones, con una infraestructura de almacenamiento, mediante tanques de tipo techo flotante, de 330 mil barriles de capacidad nominal.

- Recepción y/o despacho de carga en carro tanques y barcasas

A través del muelle de barcasas y de la zona de cargadero y descargadero de carro tanques el terminal de Puerto Bahía está en capacidad de hacer operaciones simultaneas de recibo y despachos de los diversos tipos de hidrocarburos que llegan al terminal

- Servicios de manejo de inventarios y distribución y Medición de hidrocarburos

El terminal de líquidos ofrece a sus clientes un control de inventarios y medición de Hidrocarburos. Para esto lleva a cabo diariamente los **cortes** de inventario y registros de movimientos, por cada tanque de almacenamiento.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

Terminal Multipropósito

En este Terminal Puerto bahía, cuenta con los equipos portuarios, personal directo y operadores portuarios calificados para prestar los servicios a las cargas generales secas.

Los servicios a las cargas deben ser previamente informados al área de documentación de Puerto Bahía, para que puedan ser programados por el área de operaciones del terminal Portuario y generarse las citas para prestar estos servicios dentro de las instalaciones del terminal

Las personas que requieran estar presentes en estos servicios deben estar previamente autorizados por el cliente ó sus representantes, mediante notificación escrita al área de documentación

El área de documentación envía el total de solicitudes recibidas, según aplique a cada corte de recibo de información, y se los envía al área de Operaciones para su debida programación y publicación.

Con base en la programación, se establece las citas para la realización de los servicios solicitados.

- Manipulación y transporte de carga general

El Terminal realiza mediante personal, equipos propios, operadores Portuarios y sus equipos de apoyo, la supervisión, manipulación y transporte de las mercancías a las diversas instalaciones Portuarias, tales como: áreas de patios, bodega, muelle.

Esta manipulación y transporte de cargas, aplica tanto para las mercancías que ingresan y salen del terminal por vía marítima, así como también a las que ingresan y salen por vía terrestre.

- Operaciones de Cargue / Descargue / Transbordo

Puerto Bahía presta los servicios de cargue, descargue y trasbordo de mercancías a los buques ó barcazas que arriban y zarpan de sus instalaciones. De igual forma a los camiones que ingresan y salen con las diversas mercancías.

- Estiba / Desestiba

El servicio de estiba y desestiba también es un servicio a la carga que se presta en Puerto Bahía, bajo la coordinación y seguimiento de los supervisores de operaciones de Puerto Bahía

- Clasificación y toma de muestras, y Reconocimiento o inspección de mercancías

Estos son servicios deberán ser solicitadas por el cliente ó su representante, al área de Documentación de SPPB, para ser debidamente programada bajo la supervisión del área de operaciones.

- Trincado / Tarja,

Estos servicios serán prestados directamente por SPPB ó un operador portuario, debidamente registrado en SPPB, acordes con las necesidades de cada tipo de mercancía, bajo la supervisión del personal de Operaciones de Puerto Bahía.

- Manejo y reubicación,

El Terminal de Puerto Bahía, podrá hacer las reubicaciones de cargas, en caso de requerirse mayores eficiencias de espacios ó de mayores rendimientos operativos según las actividades programadas.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

- Embalaje y re embalaje,

Se prestan los servicios de embalaje y re embalaje para agrupar ó desagrupar las unidades de producto, mediante operadores portuarios y bajo la supervisión permanente del personal de operaciones de Puerto Bahía que garanticen el cuidado de las mercancías y el cumplimiento de los tiempos operativos requeridos.

- Pesaje / Cubicaje,

Puerto Bahía cuenta con basculas, para poder brindar el servicio de pesaje, previa solicitud de los clientes ó sus empresas representantes. De igual forma se prestará el servicio de cubicaje según se requiera

- Marcación y rotulación,

Para esto el Terminal de Puerto bahía cuenta con personal directo e indirecto calificado que identifica las mercancías objeto de solicitudes de marcación y rotulación

- Almacenaje de carga general

El terminal multipropósito cuenta con áreas de patios identificadas por tipos de mercancías y bodega para almacenar la variedad de mercancías que llega al terminal Portuario

- Porteo de la carga y operaciones Ro Ro,

El área de operaciones de Puerto Bahía, hará la planeación, supervisión y ejecución de porteo de la carga y operaciones Ro-Ro, directamente ó con el apoyo de operadores portuarios (según se requiera) que permita la eficacia en todas las operaciones.

- Servicios de manejo de inventarios y distribución,

Todas las cargas que ingresan a puerto bahía son inventariadas, de tal forma que se puedan identificar y localizar en las diferentes zonas de almacenamiento que tiene el Terminal portuario

- Servicios logísticos de valor agregado

SPB ofrece a sus clientes, diferentes servicios logísticos a la carga, como son: alistamiento de vehículos y maquinarias, lavado, toma de improntas, registros fotográficos, informes del estado de la carga, entre otros.

- Suministro de energía a contenedores refrigerados (cadena de frío)

El terminal cuenta con unas zonas específicas, donde los contenedores refrigerados se pueden conectar para contar con el servicio de energía requerido.

SPPB, podrá prestar cualquier otro servicio logístico que requieran los usuarios del terminal, siempre y cuando se ajusten a las modalidades de operación, al régimen de tarifas por servicios portuarios y al presente reglamento de operación.

4.6. Servicios a los Pasajeros y tripulantes

Puerto Bahía presta servicios a tripulantes que deberá hacerse cumpliendo las normas emitidas por las Autoridades Colombianas competentes y con la autorización previa de SPPB, se prestarán los servicios de embarque y desembarque.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

No se permite el embarque y el desembarque de tripulantes, visitantes, o pasajeros, así como de víveres, provisiones, combustibles y elementos de diversa índole, sin la autorización previa de la Autoridades Competentes.

La tripulación solo podrá embarcar o desembarcar en la instalación portuaria, con la autorización previa de SPPB.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

**CAPÍTULO -V-
PROTOCOLOS, PROCEDIMIENTOS y normas de seguridad**

5.1. Seguridad de las naves, Uso de Instalaciones, Muelles, Depósitos y Manipulación de Carga de acuerdo con convenios internacionales ratificados por Colombia.

El terminal de Puerto Bahía cumple con las disposiciones establecidas en las normas internacionales relacionadas con la seguridad de las naves e instalación portuaria establecidas en el código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones Portuarias -código PBIP, también conocido como código ISPS por sus siglas en inglés (International Ship and Port Facilities Security).

El código PBIP, es un código adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI) para establecer un marco internacional, en el sector marítimo, de cooperación para detectar amenazas y adoptar medidas preventivas.

SPPB dando cumplimiento a este código tiene aprobados por parte de la Dirección General marítima (DIMAR), el Plan de protección de la Instalación Portuaria (PBIP) y tiene vigente la Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria de Puerto Bahía, con la cual se certificó el cumplimiento de la instalación Portuaria de SPPB de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del código PBIP y se ratifica que la instalación tiene el Plan de protección aprobado.

El terminal de SPPB también está certificado con la organización mundial BASC (Business Alliance for Secure Commerce), por la cual se tiene implementado un Sistema de Gestión en control y seguridad para el mejoramiento continuo de los estándares de seguridad para evitar la contaminación de las mercancías por ninguna sustancia extraña en un esfuerzo por mantener a SPPB libre de cualquier actividad ilícita y facilitando los procesos aduaneros de la compañía.

El Capitán es responsable por la seguridad de su Buque y deberá garantizar el estricto cumplimiento de los procedimientos y requisitos de seguridad la SPPB. En caso de que el Buque incumpla los procedimientos de Puerto Bahía, éste se reserva el derecho de suspender todas las operaciones y exigir que el Buque abandone el amarradero, hasta que los armadores, los fletadores o el Capitán hayan tomado las medidas correctivas a satisfacción de la Sociedad Portuaria. Adicionalmente, los Capitanes deberán cumplir las normas establecidas por la OMI para el manejo y transporte de cargas peligrosas por vía marítima.

Por ninguna razón se podrán efectuar pruebas de máquinas cuando el Buque esté atracado / amarrado, sin autorización de Puerto Bahía, especialmente durante las actividades de cargue / descargue.

Está prohibido soplar la tubería de la caldera. El exceso de humo o cualquier emisión de chispas de la chimenea, deberá eliminarse inmediatamente.

En la SPPB está totalmente prohibido abrir o arriar al agua los botes salvavidas salvo en casos de emergencia. Sin embargo, el Buque, previa autorización de la Capitanía de Puerto, podrá hacerlo en el área de fondeo.

Está prohibido todo tipo de trabajo de reparación que de alguna forma inhabilite o restrinja el movimiento autónomo del Buque. Además, están prohibidas todas las actividades que generen riesgo de incendio y/o explosión.

5.2. Protocolo de Maniobra Buques.

El protocolo de maniobras náuticas que se describe a continuación es de carácter general y contiene recomendaciones que ilustran y/o guían a los responsables de las maniobras: Capitanes, Pilotos y Remolcadores. Por lo anterior, esta guía no exonera de ninguna de las responsabilidades a cargo de los Capitanes, de los Pilotos y de los Remolcadores, de planificar y ejecutar las maniobras atendiendo

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

los criterios y normas de seguridad según las características del buque, de las condiciones batimétricas y meteorología marinas que gobiernan la bahía de Cartagena.

5.2.1. Maniobras de ingreso y salida por canal de aproximación a Puerto Bahía.

Desde la entrada al canal de acceso por Bocachica (Boya No.1), hasta las facilidades portuarias de Puerto Bahía, hay una distancia aproximada de 5.4 millas náuticas. La profundidad de la Bahía en este recorrido va desde los 20.5 metros en el Canal de Bocachica, pasando por profundidades de hasta los 27 metros y llegando al veril de los 20 metros en el área de aguas de maniobra.

El procedimiento de ingreso por el canal de Bocachica (boya No.1), se realiza con las siguientes condiciones de navegación, con velocidad no mayor a 8 nudos (para el caso de los tanqueros) a través de la Ruta A (de ingreso) hasta la dársena de maniobra frente a los muelles de SPPB. La distancia recorrida en este tramo es de 2 millas náuticas y el tiempo de recorrido es alrededor de 20 minutos. La maniobra de ingreso y aproximación a muelle, tiene las siguientes características:

- a. Rumbo de acceso por Bocachica hasta punto de encuentro de remolcadores: 086° hasta Boya 11 y luego 095° hasta aprox. 8 cables a la boya roja No.18 con marcación 070°. En este punto deben comenzara a amarrarse los remolcadores.
- b. Rumbo de acceso canal de aproximación a SPPB: 152° hasta alcanzar boya verde No.3.
- c. Rumbo de acceso hacia dársena de maniobra A: 180° hasta centro de dársena de maniobra A.
- d. Rumbo de acceso desde la dársena de maniobra A (Este) hasta el centro de la dársena de maniobra B (Oeste): 260°.

El procedimiento de salida desde los muelles y canales de aproximación a los muelles de SPPB, se denominó Ruta B, que será la ruta principal de salida hasta el canal de Bocachica. Esta maniobra de salida tiene las siguientes características:

- e. Desde las dársenas de maniobra B (Oeste) a dársena A (Este), ubicadas frente a los muelles de SPPB, se utiliza el rumbo 000° como salida desde la dársena A hasta encontrar la Boya #3, este tramo tiene una longitud de aproximadamente 0,6 millas náuticas,
- f. Luego se gira hacia 332°, usando la boya #11 como referencia, con una distancia de 1,7 millas náuticas,
- g. Aproximadamente a 0.5 millas náuticas de la boya 13 se gira a Babor, al 275° para enfilarse con el Canal de Bocachica.
- h. Una vez se alcanza la boya 10 se usa el rumbo de salida del Canal de Bocachica, 266° por una distancia de 2 millas hasta llegar a la boya de mar.

5.2.2. Maniobras de Atraque.

Las maniobras náuticas desde las dársenas ubicadas en aguas marítimas de accesorias, de maniobra hasta las de aproche a muelles en Puerto Bahía, se ajusta a las siguientes condiciones de atraque y/o zarpe según las maniobras específicas para cada uno de los muelles.

La dirección de operaciones de Puerto Bahía tiene implementado los procedimientos particulares de “planeación de barcos” para cada uno de los muelles del terminal y los instructivos para “atraque de motonaves”, según las características de los buques nominados para cada muelle se adopta el instructivo de “amarre de buques en muelle” y el procedimiento “off take & in take”.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

Atraque a muelles para Líquidos

Para el atraque al lado norte del Jetty, el buque, al ingresar a la dársena A (Este), disminuirá su velocidad a menos de 2 nudos y con la asistencia de 2 remolcadores, el practico enfilará el buque hacia la terminal con un ángulo de ataque no mayor de 20° en el caso de atraque (por babor).

Para el atraque al lado Norte del Jetty por estribor, el práctico tiene dos alternativas:

- a. Giro en la dársena de maniobra A (este). El práctico, con la asistencia de dos remolcadores, inicie la maniobra de aproximación con viada hacia popa (no mayor a los 2 nudos) manteniendo el buque lo más paralelo al muelle y a una distancia mínima de 50 metros. Al llegar a la posición de atraque, el práctico aproximara el buque, a una velocidad lateral no mayor de 0.1 m/s, con la asistencia de remolcadores.
- b. Giro en la dársena de maniobra B (oeste). El práctico, ingresara a la dársena de maniobra Este (a una velocidad máxima de dos nudos) y girara el buque con rumbo oeste, manteniendo una distancia de seguridad del muelle. Al ingresar a la dársena Oeste, con la asistencia de remolcadores, girara el buque aproximadamente 180 grados, lo enfilara a la terminal con un ángulo de ataque no mayor de 20 grados e iniciara la maniobra de aproximación.

Para el atraque al lado Sur del Jetty, la maniobra se realizará desde la dársena B (oeste), el procedimiento de maniobra es el siguiente:

- c. El práctico, ingresa a la dársena de maniobra A (este) a una velocidad máxima de tres nudos y girara el buque con rumbo Oeste, manteniendo una distancia de seguridad del muelle o buque atracado. Al ingresar a la dársena B (oeste), con la asistencia de dos remolcadores, gira el buque aproximadamente 180 grados, lo enfilara a la Terminal manteniendo el buque lo más paralelo al muelle y a una distancia mínima de 50 metros. Al llegar a la posición de atraque, el piloto práctico aproxima el buque, a una velocidad lateral no mayor de 0.1 m/s, con la asistencia de remolcadores.
- d. Para el caso de atraque por estribor, la maniobra es similar eliminando el giro de 180 grados y realizar maniobra de aproximación con viada hacia popa (no mayor a los 2 nudos) manteniendo el buque lo más paralelo al muelle y a una distancia mínima de 50 metros. Al llegar a la posición de atraque, el práctico aproximara el buque, a una velocidad lateral no mayor de 0.1 m/s, con la asistencia de remolcadores.

En cualquier caso de los antes descritos, cuando el buque llegue a posición de atraque se procede a cerrarlo a muelle con los efectos combinados de las hélices transversales del buque y/o apoyo de remolcadores. El capitán, previo análisis de amarre y accesorios en muelle, deberá definir el esquema de amarre de cabos y secuencia de aseguramiento, para garantizar y declarar que el buque esté asegurado al muelle.

Atraque a Muelle Multipropósito

Para el atraque al muelle multipropósito o plataforma de carga general, se ingresa a velocidad máxima de 2 nudos, a la dársena de maniobra A (este) con los remolcadores posicionados según criterio del Capitán y Piloto Practico. Se realiza la evolución del buque hasta posicionarlo paralelo al muelle aproximadamente 50 metros, se procede a aproximar el buque, a la posición con utilización de remolcadores y equipo del buque; la velocidad (lateral) final de aproximación no debe exceder a 0.1 m/seg.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

5.2.3. Maniobras de Amarre y Desamarre.

Las maniobras de amarre y desamarre de buques consiste en recoger las amarras de una nave (cabos), portarlas y fijarlas a los elementos o accesorios (ganchos, bitas o bolardos) dispuestos en los muelles, siguiendo las instrucciones del capitán de la nave o su tripulación. El desamarre de las naves es el servicio cuyo objeto es el de largar las amarras de la nave de los elementos de fijación, siguiendo la secuencia e instrucciones del capitán de la nave o de su tripulación.

Los servicios de amarre y desamarre de naves es prestado por personal de operaciones de SPPB o por operadores portuarios debidamente registrados y autorizados por SPPB para esta actividad. El operador portuario debe adoptar las condiciones de seguridad integral de la Instalación Portuaria y aplicar la normativa y condiciones técnicas para esta actividad, para garantizar la seguridad de la operación.

Todas las maniobras de amarre deben ser programadas y comunicadas con anterioridad, para establecer de manera conjunta y en coordinación con el Capitán de la nave, el **Agente Marítimo**, el Piloto Práctico y Operaciones de SPPB, para establecer cantidad de personal (amarradores) y equipos de comunicación y apoyo, en función de las características y tipo de nave.

Las actividades de amarre en la maniobra de atraque o las de desamarre en la maniobra de zarpe; son maniobras que deben ser realizadas por un equipo del cual hacen parte el Supervisor de Operaciones de SPPB, el Capitán de la Nave, el Piloto Practico, los Remolcadores, la tripulación de la nave y los amarradores, incluyendo tripulación del bote pasa-cabos.

De manera anticipada a la maniobra de atraque o zarpe, los amarradores deben estar debidamente dispuestos, ubicados (proa – popa) según asignación del líder y listos para ejecutar la maniobra según instrucciones impartidas por el Piloto Práctico o Capitán de la nave y ajustada a las condiciones de amarre particular de la nave.

El personal dispuesto para estas operaciones debe tener formación de “gente de mar” y portar todos los elementos de seguridad necesarios, entre los cuales se tienen:

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

Todas las naves deben ser amarradas con sujeción a las disposiciones internacionales según su tipo, equipos particulares del buque, accesorios de amarre disponibles en muelle y clase de carga; con el fin de preservar la seguridad de las cargas, de la nave y de las instalaciones portuarias, así como del personal portuario que labora en el Terminal.

Para el muelle multipropósito, la distancia mínima entre naves, numero de cabos y el tipo de amarre será determinado por el planeador de operaciones de SPPB, para cada caso se validan las distancias mínimas de resguardo en planta sobre la misma línea de atraque, que por lo general es el 10% de la eslora del buque mayor entre dos consecutivos. Las operaciones de amarre se validan con los manuales de “procedimiento de planeación de barcos” y el “instructivo para atraque de motonaves” para la planeación y atraque en el muelle multipropósito (carga general) de SPPB.

El protocolo para el amarre de buques tanque en el muelle de hidrocarburos se describe en detalle en el instructivo de “amarre de buques en muelle”, donde se describe de manera detallada para una operación de amarre del buque. Esto cubre la información crítica y procesos requeridos para el

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

atraque seguro y líneas de amarres para un buque en la Terminal de Líquidos de Puerto Bahía, las restricciones mínimas y máximas de cada uno de los muelles Norte y Sur del Jetty.

5.2.4. Maniobras de Zarpe.

Las maniobras de zarpe o salida de buques se hace con los mismos equipos o remolcadores de apoyo, una vez que el Práctico esté a bordo del buque, deberá establecer comunicación con el Capitán y efectuar el intercambio de información relacionada con las condiciones de navegabilidad del buque, estado de los equipos, estado meteorológico imperante y mediante comunicación previa con la Estación de Control Tráfico Marítimo de DIMAR, conocerá el tráfico marítimo a presentarse durante el tránsito de salida hacia por el canal hasta la boya de mar.

Durante esta comunicación el piloto práctico informará a la Estación de Control Tráfico Marítimo la hora **abordo**, identificación del piloto práctico, nombre del buque, muelle de procedencia, maniobra a realizar, calados del buque, nombre del remolcador(es) que asistirá (n) la maniobra y nombre de la empresa de pilotos prácticos.

Tan pronto el capitán y el piloto hayan finalizado el intercambio de información, hayan convenido cual será el plan de maniobra y plan de navegación a realizar durante la maniobra de zarpe y tránsito de salida, no existan novedades en los sistemas de navegación, propulsión o gobierno, los remolcadores estén asegurados con las líneas de remolque; se procederá con el inicio de la maniobra anunciada. El capitán deberá definir el esquema de desamarre y secuencia de liberación de los cabos del buque a los accesorios de amarre en muelles, hasta que el buque este totalmente liberado del muelle.

Una vez el buque se encuentra completamente libre de amarras, se informa a la Estación de Control Tráfico Marítimo la hora y se procede a abrir el buque del muelle con el apoyo de remolcadores, garantizando condiciones seguras. El capitán del buque decidirá el momento en el cual suelta los remolcadores y así dará por finalizada la asistencia.

El tránsito de salida por el canal no requiere el uso de remolcadores para escolta durante el tránsito por los canales de salida de Bocachica. Esta situación solo podrá darse si el buque solicita el servicio de escolta por las razones alternas, pero no es una condición normal requerida para la operación.

5.2.5. Maniobras de Reviro.

La maniobra de reviro es la que hacen las naves dentro de las áreas de maniobra, donde una nave hace el cambio de rumbo del buque sin avances significativos en ninguna dirección, para esta se pueden realizar otras complementarias tales como la parada, reviro y arrancada del buque. Es responsabilidad del Capitán del buque hacer estas maniobras de forma segura.

Las maniobras de reviro que requieran hacer las naves, para el ingreso y/o salida al canal de acceso, son complementarias a las maniobras de atraque y/o zarpe, estas se realizan en la dársena de giro Este si se trata de maniobras asociadas a operaciones de los muelles para líquidos, o en la dársena Oeste si se trata de maniobras asociadas a operaciones del muelle multipropósito. En cada caso en particular y de acuerdo con las características específicas de cada nave, se dispondrá de los equipos de apoyo de remolcadores necesarios para pivotar la nave sobre su propio eje. Estas maniobras deben estar ser definidas en detalle y de manera conjunta entre el práctico y el capitán del buque.

5.2.6. Maniobras de Fondeo.

Por regla general las áreas de fondeo del puerto están declaradas e indicadas en las cartas de navegación, se indica el uso permitido en función del tipo de carga, el fondeo se da cuando la nave deba permanecer en el Puerto de manera inactiva, sin estado operativo.

Toda Motonave que esté inactiva y requiera permanecer en fondeo, debe obtener permiso de la Autoridad Marítima, quien de manera previa y por escrito determina y asigna el sitio de fondeo, las tarifas correspondientes a aplicar por fondeadero.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

El capitán a cargo de una nave en fondeo debe mantener de manera permanente a bordo la tripulación necesaria para atender emergencias, realizar las maniobras de fondeo con anclas y tomar todas las precauciones necesarias para evitar que la nave se desplace, en cualquier condición de viento o marea, pueda garrear o bornear, y así evitar que por cualquier causa la nave se salga del lugar de fondeo asignado o de los límites de las zonas del fondeadero.

Puerto Bahía por sus condiciones operativas especiales para atención de cargas con vocación fluvial, tiene en la Bahía de Cartagena una zona de amarre para barcazas en fondeo, que básicamente consiste en sistemas de amarre para barcazas fluviales en fondeo con capacidad total de 6 convoyes tipo Misisipi.

El amarre de barcazas a la Boya debe estar autorizado por operaciones de Puerto Bahía, previa verificación de la disponibilidad para el amarre de flota, siguiendo los procedimientos específicos, condiciones y restricciones de operación establecidas en el documento consultoría marítima y portuaria para la maniobra de barcazas en la sociedad Portuaria Puerto bahía. (ver Anexo 6).

Dentro de las áreas de aguas marítimas entregadas en el contrato de concesión a SPPB, se pueden realizar maniobras y operaciones de fondeo temporal, para naves especiales (plataformas) y/o artefactos navales, previa evaluación de la capacidad de los sistemas y equipamiento de fijación o anclaje al lecho marino, verificación de las condiciones de seguridad para evitar que la nave se desplace, pueda garrear anclas o bornear; y así evitar que la nave se salga del lugar de fondeo asignado e interfiera en la seguridad de las operaciones de Puerto Bahía.

5.3. Protocolos de seguridad en las líneas de amarre en operaciones.

Las instalaciones de puerto bahía cuentan con los accesorios y equipamiento de amarre (bitas y ganchos) en cantidad y capacidad necesaria para el amarre seguro de todas y cada una de las embarcaciones de diseño consideradas para cada uno de los muelles.

El área de Operaciones de Puerto Bahía a través de la agencia marítima notifica al armador las condiciones de amarre según las características de las estructuras del muelle para que el capitán defina el esquema de amarre y secuencia de los mismos, para garantizar que el buque quede asegurado al muelle durante la operación. Puerto Bahía asegura la actividad de amarre y desamarre, solicitando a los operadores portuarios los procedimientos y haciendo seguimiento de estos durante estas maniobras.

Puerto Bahía tiene establecidos protocolos para garantizar que el buque estará asegurado al muelle, antes y durante la operación, ver: “instructivo para atraque de motonaves” y para el amarre de buques tanques al muelle de hidrocarburos (Jetty) se describe en detalle en el instructivo de “amarre de buques en muelle”.

El diseño de amarre se define de manera conjunta con el capitán y de manera particular para cada tipo de buque, considerando el mooring analysis del buque y la ubicación de los accesorios (bitas y/o ganchos) en las estructuras de los muelles para establecer los puntos de amarre convencional para hacer firmes los cabos largos de proa y de popa, los spring cruzados al costado y las líneas de Traves de proa y de popa, que debe ser validada por el capitán del buque, para garantizar el amarre seguro al muelle durante toda la operación.

El buen estado de las líneas de amarre es responsabilidad del capitán del buque, durante la operación de descargue o cargue, el capitán es responsable de verificar el trimado y escora de la embarcación y ajustar sus amarres. Operaciones del terminal es responsable de cumplir con el plan de estiba previamente acordado con la nave.

Durante la permanencia del buque amarrado al muelle, debe mantener las siguientes condiciones operativas:

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

- Las máquinas principales y la maquinaria auxiliar deberán estar listas en todo momento para permitir zarpe inmediato en caso de emergencia,
- No podrán llevarse a cabo reparaciones de las máquinas principales mientras el buque se encuentre en la instalación portuaria,
- A bordo del buque deberá haber personal disponible para todas las operaciones de cargue, descargue, lastre y deslastre y para cualquier situación de emergencia. Un oficial deberá estar de guardia y disponible en todo momento en el puente del Buque y en coordinación con el terminal, quien a su vez coordinará con el control de las instalaciones en tierra,
- La maniobra de amarre del Buque será asesorada por el Piloto Práctico y ejecutada a bordo por la tripulación del Buque y estará coordinada por personal de la instalación portuaria. En todo momento el Buque debe tener un número de tripulantes adecuados y las herramientas suficientes de tal forma que permitan una operación segura.

5.4. Control de tránsito en el Canal de Navegación.

El control de tránsito de embarcaciones en el canal de acceso público al puerto de Cartagena y en los canales interiores de navegación en la Bahía, es responsabilidad de la Autoridad Marítima – DIMAR, por esto todas las maniobras de ingreso, tránsito y salida por los canales públicos, se debe coordinar con la Estación de Tráfico Marítimo de la Capitanía de Puerto, ubicada en la Estación San José.

Para el tránsito por el canal de aproximación hasta las áreas de maniobra de Puerto Bahía, una vez el piloto este a bordo del buque deberá establecer comunicación con el Capitán y efectuar el intercambio de información relacionada con las condiciones maniobrabilidad y gobierno del buque, estado de los equipos, estado meteorológico actual, y mediante comunicación previa con la Estación de Control de Tráfico Marítimo de la Capitanía, confirmar y conocer en detalle las condiciones de tráfico que debe sortear desde la Boya de Mar hasta las dársenas de giro ubicadas frente a los muelles de Puerto Bahía.

El sistema de manejo de tráfico marítimo (VTS) de la estación San José, coordina y controla las maniobras de arribo y zarpe de las instalaciones portuarias de Puerto Bahía y de El Cayao, que usan el mismo canal de aproximación hasta sus dársenas de giro, garantizando la coordinación y programación de los arribos y salidas, así como la disponibilidad de recursos, asistencia a la navegación y respuesta a incidentes.

5.5. Maniobra de zarpe de Emergencia.

Ajustado a la normatividad marítima internacional, en el evento que la Autoridad Marítima local declare un estado de Precaución, Alerta o Alarma por fenómenos naturales para el Puerto de Cartagena, los prácticos oficiales y autorizados, deberán comunicarse o reportarse ante la Capitanía, con el objetivo de apoyar y participar del plan de contingencia establecido para proceder con un Plan de Zarpe de Emergencia de las naves presentes en el puerto y a la gira, dando prioridad a aquellas con cargas peligrosas.

Cuando existan pronósticos o alarma por mal tiempo o alerta de fenómenos naturales, los Capitanes y tripulación de los Buques, deben permanecer a bordo, alistar la segunda ancla para fondear, izar escalas y alistar las máquinas para zarpar si es necesario.

La administración de Puerto Bahía, en casos eventuales como incendio, mal tiempo, terrorismo, asonada, etc., debe activar el plan de contingencia y podrá solicitar el zarpe de emergencia de las naves atracadas en sus instalaciones. Todas las embarcaciones atracadas en sus muelles deberán estar en condiciones para zarpe de emergencia, garantizar permanencia de tripulación mínima de emergencia; por tal razón deberán informar previamente a SPPB y a la Capitanía de Puerto de Cartagena, cualquier anomalía que afecte la navegabilidad de la embarcación.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

En caso de presentarse una emergencia en las instalaciones del terminal marítimo de Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. se procederá a activar el plan de contingencia y respuesta de emergencia de Puerto Bahía, al igual que el comando de incidentes de Puerto Bahía y a dar aviso inmediato a todo el terminal y al capitán y / o OPIP del buque para que proceda con el protocolo de zarpe de emergencia del buque.

En caso de presentarse una emergencia al interior del buque atracado en el muelle del Terminal de Puerto Bahía, es responsabilidad del capitán del buque activar el plan de contingencia del buque, notificar de esta situación al terminal de Puerto Bahía para que active su plan de emergencia y comando de incidentes en simultánea al del buque y que el buque proceda con el zarpe de emergencia.

Los canales de comunicaciones para el zarpe de emergencia se establecen en el instructivo “notificaciones para zarpe de emergencia”.

5.6. Rendimientos de las naves y pérdida del derecho a muelle.

Antes de iniciar y durante las operaciones de cargue o descargue, SPPB podrá efectuar una inspección a la nave con el propósito de revisar el estado general de los cargamentos, condiciones y elementos de seguridad y los equipos de manipulación de carga. Igualmente, supervisará el cumplimiento de los rendimientos establecidos en la reunión pre-operativa.

Este protocolo está asociado a los procedimientos de planeación de barcos, reserva de muelles y ventanas de atraque y en general a reglas de prelación de atraque y servicios, siempre y cuando cumpla los términos definidos en su contrato.

5.7. Evacuación directa de cargas.

Puerto Bahía cuenta con equipos especializados que permiten la transferencia de cargue y/o descargue directo, para cargas que, por su naturaleza y logística de servicio portuario, no requiera almacenamiento en las instalaciones del puerto, siempre y cuando la modalidad de operación permita conectividad o evacuación directa a otro modo o medio de transporte.

Las operaciones de evacuación directa de la carga para entrega y recibo de cargas o mercancías de evacuación inmediata, están condicionadas a que el propietario de la carga o quien lo represente, garantice los equipos, conexiones y/o vehículos que permita la transferencia de la carga de manera directa en modalidad de operación de transbordo, trasiego y cross docking.

5.8. Inspección simultánea de mercancías.

Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., atendiendo directrices del Ministerio de Comercio Industria y Turismo - MINCIT mediante la plataforma de Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) da cumplimiento a los procesos y procedimientos de “Inspección Simultánea” de mercancías por parte de las Autoridades de control (DIAN, Policía Antinarcóticos, ICA e INVIMA).

SPPB tiene establecida un área única de inspección, para la diligencia de inspecciones simultáneas a realizar por VUCE o cualquier otro requerimiento de las Autoridades competente.

SPPB recibe por parte del operador de comercio exterior la solicitud para realizar la inspección simultánea donde intervienen las autoridades acordes con la selectividad o perfilamiento de la mercancía, en la fecha y hora programada. En esta diligencia debe estar presente un representante del dueño de la mercancía, previamente autorizado por éste. En todos los casos se debe seguir el procedimiento de inspección de mercancía de SPPB.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

5.9. Inspección intrusiva y no-intrusiva de carga.

La inspección se realiza con el apoyo de autoridades y operadores portuarios con equipos adecuados a los volúmenes y tipo de carga objeto de inspección.

De acuerdo con el tipo de mercancía y según su modalidad aduanera, es decir, en cabotaje o internacional, y acorde con el perfilamiento definido por la autoridad, se ejecutan las inspecciones intrusivas en las zonas habilitadas para el desarrollo de estas mismas. Estas inspecciones intrusivas se hacen en **presencia** de las autoridades competentes para cumplir con la debida diligencia, que incluye la notificación a todas las partes.

Para el caso de la inspección no intrusiva, SPPB cuenta con el apoyo de un equipo de scanner, el cual esta operado por personal competente y certificado y con la validación de la autoridad de Antinarcóticos. Este equipo es apropiado para realizar las inspecciones acordes con los volúmenes de carga.

Cuando la carga ingresa o es retirada por vía terrestre, es verificada y controlada de acuerdo con el procedimiento de entrada y salida de mercancías, y de acuerdo con el perfilamiento se dirigirá hasta la zona de inspección no intrusiva.

El control de inspección intrusiva y no intrusiva está definido en el procedimiento de inspección de mercancía.

5.10. Descargue con lluvia.

No existen limitaciones para el cargue y/o descargue de Buques en presencia de lluvias, a menos que se presenten condiciones climáticas críticas (fuerte brisa, polvo, tormentas, etc.) que puedan afectar la integridad de las personas, la carga, el buque, los equipos y las instalaciones que intervienen en ella. En estos casos SPPB tiene el procedimiento de suspensión de operaciones por tormenta eléctrica.

De igual forma SPPB, por temas de seguridad, tiene la potestad de suspender las operaciones hasta tanto se normalice la situación.

SPPB puede determinar la continuación o suspensión de las actividades del operador, sin perjuicio de la responsabilidad que recae sobre el Operador Portuario externo por continuar la operación bajo esta condición climática.

5.11. Manejo de equipajes en naves de pasajeros.

La infraestructura de Puerto Bahía permite el arribo y atención de naves de pasajeros, previa programación de arribo de este tipo de naves, ajustado a las características de la operación, SPPB implementa el protocolo establecido para este tipo de operaciones, con equipos especiales para el manejo de equipajes y servicios complementarios necesarios o exigidos por las Autoridades competentes en migración y turismo.

En todos los casos es obligatorio el cumplimiento de los procedimientos de embarque y desembarque de pasajeros, atendiendo normatividad de inmigración. No se permite el embarque y el desembarque de tripulantes o pasajeros, así como de equipaje, víveres, provisiones, combustibles y elementos de diversa índole, sin la autorización previa de la Autoridades Competentes.

En todos los casos deberá cumplirse el procedimiento de embarque y desembarque de pasajeros.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

5.12. Almacenamiento descubierto.

Los servicios de almacenaje y manejo de cargas en áreas descubiertas dentro del terminal se determinan de acuerdo con la naturaleza de la carga. Entre estos se tiene el almacenaje de contenedores llenos, almacenamiento de cargas de proyectos, carga Ro-Ro, cargas tipo maquinarias, entre otros. Estos almacenajes al descubierto obedecen al procedimiento de planeación.

5.13. Operaciones en fondeo.

Las operaciones portuarias de transferencia de carga en fondeo, no está permitida por la normatividad portuaria colombiana, las maniobras de fondeo de naves marítimas serán autorizadas por la Capitanía de Puerto de Cartagena, quien le asigna el fondeadero en los sitios definidos. El pago del fondeo estará a cargo de la nave o su Agente Marítimo, quien deberá liquidar y pagar el valor correspondiente a la DIMAR.

Por regla general las operaciones de cargue y/o descargue se efectuarán a las naves atracadas en los muelles de SPPB. Estando la nave atracada, SPPB podrá autorizar la transferencia directa de la carga entre naves, barcasas o planchones; y se aplicarán las tarifas correspondientes al uso de instalaciones portuarias y muellaje que corresponda.

5.14. Entrega de la carga.

Sociedad Portuaria Puerto Bahía ha implementado un procedimiento de conformidad aduanera para ingreso y retiro de mercancía y un procedimiento de inscripción de clientes que detallan los pasos a tener en cuenta durante para el despacho de cada tipo de cargas o mercancía. Adicionalmente el manejo de inventarios y despacho de la carga en el puerto se manejan con apoyo del Terminal Operating System (TOS).

El recibo y entrega de mercancías por parte de SPPB se sujetará al cumplimiento de las siguientes disposiciones:

- La Sociedad Portuaria entregará al propietario o a quien lo represente, los cargamentos en las mismas condiciones en que fueron recibidos previo cumplimiento de los requisitos legales para importación, exportación, cabotaje, tránsito; del pago de las facturas por los servicios prestados y el lleno de los demás requisitos exigidos por la Sociedad Portuaria, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN, y demás autoridades competentes.
- Los cargamentos en tránsito internacional y transitorios se entregarán al Agente Marítimo asignado para tal efecto, previo cumplimiento de los requisitos del numeral anterior.
- Para el caso de mercancía de evacuación inmediata, el propietario de la carga o quien lo represente deberá garantizar el flujo suficiente de vehículos que permita la operación.
- Cuando se reciban cargamentos con algún tipo de daño, merma, indicaciones de saqueo, etc. la Sociedad Portuaria elaborará un acta donde se describa el estado de la mercancía, la cual deberá ser suscrita por el representante del Buque o Transportista y el Terminal.
- La Sociedad Portuaria no autorizará el descargue, manejo y almacenamiento de cargamentos que, por su naturaleza, deficiencia en el embalaje o envase o cualquier otra circunstancia produzca emanaciones, vapores, olores que causen daño a las personas, el medio ambiente, a las instalaciones o a otros cargamentos.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

- La Sociedad Portuaria verificará el peso o medida de cualquier cargamento cuando surjan dudas sobre el estado de la mercancía, su embalaje e información documental. El costo de la operación será con cargo al Agente Marítimo, dueño de la carga o su representante.
- La Sociedad Portuaria se abstendrá de recibir cargamentos que no tengan en forma clara y visible, las marcas, marcas de manejo, códigos, medidas, características y demás datos indicativos anotados en los documentos que los amparan, así como la rotulación y etiquetado para su correcto manipuleo o almacenamiento según lo establecido por el código IMDG de la O.M.I.

5.15. Manejo de cargas contaminadas.

En el evento que se evidencie la presencia de algún tipo de carga con potencial de contaminación y posible efecto de daño ambiental dentro de las instalaciones de Puerto Bahía al no contar con medidas de manejo ambiental suficientes, SPPB informará sobre lo pertinente a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA, y notificará a los dueños de la carga y a otras autoridades competentes; y a través de un operador portuario especializado y habilitado para el manejo y disposición de residuos se retirará del Terminal, previo diligenciamiento de las actas correspondientes.

Si durante el manejo de la carga contaminada en el terminal marítimo de Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., se llegará a presentar algún tipo de fuga ó emisión, se procederá a activar inmediatamente las líneas de acción establecidas en el plan de contingencia y respuesta de emergencia de Puerto Bahía.

En cualquier eventualidad al final de la operación, si durante la inspección el cliente, agente de aduana, agente naviero, requiere dejar por fuera una carga, debe presentar, por medio electrónico o físico, una solicitud firmada por el representante de la carga donde autorice el retiro indicando cantidad y detalles de tarja de la carga a retirar junto con los soportes de las autoridades correspondientes (DIAN, ICA, INVIMA, entre otras.).

Para carga contaminada por estupefacientes se deberá hacer reporte inmediato a las autoridades (Antinarcóticos), a la Dirección de seguridad de SPPB y al oficial de protección de la instalación Portuaria (OPIP), en cumplimiento del PBIP. Todas las Autoridades competentes deberán hacerse cargo de inmediato y tomar control de la situación.

5.16. Cargas objetables.

Las cargas consideradas como objetables serán aquellas que al momento del arribo de la embarcación o barcaza muestren de manera notoria condiciones fisicoquímicas diferentes a las observadas al momento del embarque y que no cumplan su caracterización técnica al momento de su desembarco. Esta situación se detecta en la inspección visual a la carga en el caso de la carga general o por pruebas y ensayos en el caso de carga líquida tipo hidrocarburos, esto acorde con el procedimiento de cargas objetables de SPPB.

5.17. Remoción de cargas objetables.

Cuando se identifiquen condiciones técnicas diferentes al momento de recibo de la carga, se levantará de inmediato un acta en la que se determinarán las causas y se cuantificará y calificará en detalle lo ocurrido. El acta la deben suscribir los representantes de quienes estén a cargo de la operación, tanto por parte de los dueños de la carga como por parte de Puerto Bahía. En estos casos se debe seguir el procedimiento de cargas objetables de SPPB.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

5.18. Manejo de carga para otros puertos, cargas en tránsito.

En el procedimiento de conformidad aduanera para ingreso y retiro de mercancía, se define el manejo de cargas en transbordo y tránsito internacional, con destino a otros Puertos.

En todos los casos la Dirección de Documentación de SPPB verifica que se cumplan los requisitos aduaneros acorde con la procedencia y destino final de la carga, para autorizar el retiro o ingreso de las mismas.

5.19. Rescate de cargas, mercancías y objetos que caigan al agua

En caso de requerirse el rescate de cargas, mercancías u objetos que caigan al agua, SPPB cuenta con una línea de acción específica en el plan de contingencia para actuar ante este tipo de eventos.

Es regla general que el armador, su agente o el capitán de la nave, así como el propietario del artefacto naval, tiene la obligación de retirar los obstáculos que se originen por la caída accidental al agua de carga, equipos o materiales.

Teniendo en consideración que en Puerto Bahía se realizan operaciones con Hidrocarburos, en el “Plan de contingencia y de respuesta de emergencias de Puerto Bahía” ver anexo 8, se tiene establecido el Plan de Contingencia para la prevención, control y atención de Emergencias por derrames de hidrocarburos y/o sustancias nocivas.

5.20. Medidas para evitar la presencia de animales

Dentro del programa de conservación de especies y protección de hábitat, SPPB desarrolla actividades de ahuyentamiento de fauna, translocación de fauna y medidas preventivas para evitar la presencia de animales. Todas estas actividades puntuales se desarrollan con el apoyo de especialistas en estos temas.

SPPB cuenta con un programa de conservación de especies amenazadas y protección y conservación de hábitats. Adicionalmente, SPPB cuenta con un programa de control de plagas y vectores para evitar la presencia de animales en las instalaciones del Terminal Portuario.

Todos estos programas hacen parte del Plan de Manejo Ambiental y de la Licencia Ambiental de SPPB, cuyo objeto es asegurar el cumplimiento de las normas ambientales colombianas en materia de protección y conservación de fauna y flora.

5.21. Accesos y operación de equipos.

Sociedad Portuaria Puerto Bahía cuenta con equipos portuarios especializados y adecuados al manejo de cada tipo de carga. En el evento que requiera utilizar y autorizar el ingreso de equipos de terceros, estos deben ser previamente autorizados a operadores portuarios registrados y para su ingreso deben cumplir con los procedimientos de ingresos a las instalaciones de SPPB ya mencionados y aportar las certificaciones vigentes propias y/o certificados de calibración según aplique a cada equipo, con el fin de garantizar condiciones óptimas de seguridad en el manejo de la carga dentro del Terminal.

Los equipos Portuarios propios de SPPB son operados por personal calificado y certificado y se hace periódicamente una inspección de funcionamiento de los mismos. Cada equipo tiene su plan de

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

mantenimiento y de igual forma periódicamente se realizan las certificaciones o calibraciones según los requerimientos técnicos de cada equipo portuario.

SPPB cuenta con un plan estratégico de seguridad vial que direcciona la gestión para controlar los riesgos en la movilización de equipos y vehículos dentro de la instalación Portuaria.

5.22. Entrada y salida de personas y vehículos.

SPPB tiene implementado medidas de protección que permiten controlar el ingreso y salida de personas y vehículos a la Instalación Portuaria.

SPPB tiene el procedimiento de control de acceso de personas y el procedimiento de control de acceso de vehículos, con los cuales se busca cumplir los procedimientos internos de protección (Código PBIP) y Norma BASC, garantizando la integridad física de la Instalación Portuaria y de las personas que allí laboran.

Para el ingreso de personas, SPPB cuenta con tres (3) puntos de acceso que son:

- Acceso Terminal de Hidrocarburos
- Acceso Terminal de Carga General
- Acceso Marítimo (Muelle de Servicios)

Estos accesos de personas están habilitados para ingreso de empleados, operadores portuarios, contratistas, visitantes y autoridades, controlados a través del proceso de gestión protección que por medio del sistema de control de acceso, circuito cerrado de video vigilancia y personal de protección, trabajan de manera integral y sincronizada con el propósito principal de realizar la identificación positiva de todas las personas, previo a su ingreso a la instalación portuaria, en el entendido que es un requisito básico para garantizar la seguridad integral de todas las personas, la mercancía, la operación y las instalaciones.

En el procedimiento de control de acceso de personas se encuentra todo el detalle para el control de acceso de trabajadores y visitantes tanto al terminal de carga general (multipropósito) como al terminal de hidrocarburos.

Solo podrán ingresar a SPPB las personas autorizadas, quienes deberán cumplir con el procedimiento establecido en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PIIP) y con las normas HSE de Puerto Bahía, incluyendo las siguientes consideraciones:

- Es obligatorio el uso del equipo básico de protección personal en zona industrial.
- Antes de iniciar cualquier trabajo se debe realizar y documentar el respectivo análisis de riesgo.
- Se debe solicitar el permiso de trabajo y verificar las condiciones del lugar antes de realizar cualquier labor.
- Está prohibido el porte de alcohol o drogas ilegales y el ingreso de personas que estén bajo el efecto de las mismas.
- Está prohibido el ingreso de armas de fuego.
- Toda persona que conduzca vehículos de la Empresa o lo haga dentro de instalaciones de Puerto Bahía debe respetar los límites de velocidad establecidos y tener su respectivo permiso de acceso y pase de autorización interna.
- La notificación, investigación y divulgación de incidentes y accidentes es obligatoria.
- Toda persona ajena a Puerto Bahía debe tramitar el permiso de ingreso con el encargado del área a visitar.
- **Toda persona** dentro de las instalaciones de Puerto Bahía debe portar **su identificación** en un lugar visible.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

Todo vehículo que pretenda ingresar a la instalación portuaria es plenamente identificado, revisado y autorizado. El proceso inicia desde los puntos de acceso establecidos para ingreso de vehículos (Acceso vehicular al Terminal de Hidrocarburos y acceso vehicular de ingreso al Terminal de carga general -Multipropósito) donde al ingresar debe ser identificado por el auxiliar de protección o guarda de seguridad.

En el procedimiento de SPPB de control de acceso de vehículos se establecen los requisitos a cumplir y las modalidades de ingreso (Vehículo permanente ó vehículo en tránsito)

Todo vehículo que pretenda ingresar a las instalaciones de SPPB debe superar los requisitos de ingreso y la inspección de seguridad realizada por parte del personal de protección y de seguridad y salud en el trabajo de SPPB.

De igual forma SPPB cuenta con un plan estratégico de seguridad vial que direcciona la gestión para controlar los riesgos en la movilización de equipos, vehículos y personas dentro de las instalaciones del Terminal Portuario.

5.23. Ingreso de personas, vehículos de carga y particulares, maquinaria y equipos portuarios.

SPPB tiene implementado medidas de protección que permitan controlar el ingreso y salida de personas y vehículos de carga, maquinaria y equipos a la Instalación Portuaria.

Para Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. la inspección de carga, vehículos y personas que ingresan o salen de la instalación portuaria es un requisito básico para garantizar la protección de las instalaciones, personas dentro de ella y prestar un excelente servicio a sus clientes cumpliendo con los protocolos establecidos en el Código PBIP y Norma BASC.

De esta manera toda carga que pretenda ingresar o salir de la instalación portuaria debe estar autorizada con sus respectivos soportes documentales y debe ser verificada y validada por el personal de protección.

SPPB tiene el procedimiento de ingreso, salida y manipulación de carga, el procedimiento de control de acceso de personas y el procedimiento de control de acceso de vehículos, con los cuales se cumplen estos controles de ingreso.

Toda carga que ingresa a la instalación Portuaria de SPPB es verificada de forma visual por el auxiliar de protección realizando validaciones tales como: Verificación de marca, serial, numero único de identificación o VIN (Vehicle Identification Number), modelo, cantidad, tipo y sello (si aplica), de lo que pretende ingresar físicamente con lo que aparece relacionado en el documento de ingreso ARIM, Formulario de Movimiento de Mercancías, Formato de ingreso a Zona Franca de SPPB, Planilla o Guía de cargue, según aplique.

El auxiliar de protección realiza inspección visual externa de la maquinaria, además se inspecciona el serial de la maquina acorde con el documento de ingreso que aplique, por ejemplo, información registrada en el ARIM, Formulario de Movimiento de Mercancías, Formato de ingreso a zona Franca u otro documento.

SPPB cuenta con un plan estratégico de seguridad vial que direcciona la gestión para controlar los riesgos en la movilización de equipos, vehículos y personas dentro de las instalaciones del terminal Portuario.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

5.24. Manejo de todo tipo de carga

Sociedad Portuaria Puerto Bahía, ha implementado el procedimiento de conformidad aduanera para ingreso y retiro de mercancía, en sus diferentes modalidades aduaneras, tales como: Importación, exportación, trasbordo, cabotaje, entre otras. En este procedimiento se establecen todos los documentos que deben presentarse para el ingreso, manejo y salida de los diversos tipos de carga, entre los cuales se destacan y según apliquen: el documento de autorización de retiro e ingreso de mercancía (ARIM), lista de empaque, Documento de transporte, planilla de envío, declaración de importación, mandato o poder, entre otros.

Para poder realizar estos manejos de carga, los clientes y usuarios deben inscribirse previamente según lo indica la guía para inscripción de clientes y / o usuarios de SPPB, la cual detalla los pasos a tener en cuenta para que dichos clientes, usuarios y demás operadores de comercio exterior puedan hacer las actividades de ingreso, retiro o servicios a la carga en las instalaciones de SPPB.

De igual forma estos manejos van ajustados a la programación de citas, planeación y programación de servicios portuarios.

5.25. Manejo de mercancías peligrosas – Código IMDG.

Sociedad Portuaria de Puerto Bahía tiene establecido un procedimiento de identificación, manejo y almacenamiento de mercancías peligrosas, clasificadas por las Naciones Unidas y concretamente en el código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), que considera como cargas o mercancías peligrosas a todas sustancias (gas, líquido, sólidos) que se encuentre dentro de un recipiente, tanques portátiles, contenedor o vehículos, que debido a sus características físicas y propiedades químicas, representa un peligro capaz de causar daño a las personas, animales, las instalaciones y al medio ambiente.

De igual forma el procedimiento está acorde con la infraestructura y capacidad del Terminal de SPPB para el manejo y almacenamiento de mercancías peligrosas.

La Sociedad Portuaria coordinará la manipulación de carga peligrosa. No se deberá iniciar la operación hasta tanto no se cumpla con los lineamientos contemplados en este Reglamento y demás condiciones de seguridad impartidas por Sociedad Portuaria Puerto Bahía

Es responsabilidad del dueño de la carga o su representante, rotular las unidades de transporte o etiquetar el embalaje e informar en la documentación de la carga, la clasificación de acuerdo al Código IMDG. La Sociedad Portuaria y los Operadores Portuarios deben identificar estas mercancías con base a la documentación de la carga.

El Agente Marítimo o quien haga sus veces indicará en la documentación, la clase a que corresponde la mercancía de acuerdo al Código Internacional IMDG de la OMI. El Operador Portuario deberá aplicar para estas mercancías un tratamiento especial de manipulación según su naturaleza, recomendaciones del fabricante y los estándares de seguridad industrial del Terminal.

5.26. Facilitación de la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005)

Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., atendiendo la normatividad y convenios internacional de la OMS, cumple y exige el estricto cumplimiento de las Normas Nacionales y Convenios Internacionales sobre Sanidad Portuaria, en especial el Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005).

SPPB cuenta con un reglamento de sanidad portuaria que define los lineamientos para prevenir la **entrada y propagación de enfermedades, agentes infecciosos o contaminantes** controlando

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

mercancías, productos y personas que ingresan a la facilidad minimizando o restringiendo los riesgos a la salud pública.

El reglamento de sanidad portuaria aplica a todas las personas, la carga y otros elementos que ingresen o salgan por Puerto Bahía y está enmarcado en el cumplimiento de:

- Reglamento sanitario internacional de la OMS (2005)
- Decreto sanidad portuaria 1601 de 1984
- Manual de Protección
- Manual del SG-SST
- Manual de Gestión Ambiental

5.27. Medidas para atender emergencias y contingencias.

SPPB cuenta con un Plan de Contingencia y de Respuesta a Emergencias (PDC), aprobado en el marco de la Licencia Ambiental, de cumplimiento obligatorio, y orientado al manejo de incidentes que generen riesgo o potencial afectación al medio ambiente; este plan es actualizado periódicamente, y allí se establecen los objetivos y alcance de las estrategias de respuesta para la prevención, control y atención de emergencias por derrames, incendios y/o explosiones de hidrocarburos y/o sustancias nocivas en las instalaciones de Puerto Bahía. El PDC incluye los componentes: estratégico, operativo e informativo, y el detalle de las medidas a implementar para atender las emergencias y contingencias que puedan presentarse en la instalación portuaria.

Este PDC da cumplimiento a la Política de Gestión Integral de Puerto Bahía y a su misión empresarial, así como a las normas ambientales establecidas en la licencia ambiental.

Las medidas estipuladas en el Plan de Contingencia de SPPB, están orientadas a atender de la manera más eficiente y en forma coordinada los efectos de alguna emergencia que pueda presentarse en el terminal de SPPB.

5.27.1. Plan de contingencia en caso de derrame de gránulos líquidos y sólidos y caídas de cargas, accidentes o desastres naturales.

SPPB tiene incorporado dentro de su plan de contingencia, las medidas a implementar en caso de presentarse un suceso relacionado con derrames, caídas de cargas, accidentes o desastres naturales.

En los casos de accidentes o siniestros que afecten a las naves atracadas en el Terminal o a los bienes de la Sociedad Portuaria y terceros, se procederá de la siguiente manera:

1. La Sociedad Portuaria debe informar a las Autoridades, incluida la Dirección General Marítima, la ocurrencia de cualquier siniestro o accidente que se presente en sus instalaciones, canales de acceso a los muelles o áreas de maniobra, que puedan constituir peligros para la navegación. SPPB activará el Plan de Contingencia (PDC) de acuerdo al tipo de accidente presentado.

Conforme lo establecido en el PDC y la legislación nacional vigente, SPPB deberá informar, utilizando los reportes de notificación correspondientes, a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

ANLA (por medio de VITAL o del número de contacto 0571-2540100) sobre la ocurrencia de un incidente o contingencia que genere riesgo y consecuente afectación al medio ambiente. De igual forma, se deberá enviar copia de dicha notificación a CARDIQUE, DIMAR, ANI, y Superintendencia de Puertos y Transporte.

2. El armador, su agente o el capitán de la nave, así como el propietario de los artefactos navales, en caso de siniestro tiene la obligación de:

- a) Informar de inmediato el hecho a las autoridades competentes, incluida la Dirección General Marítima, indicando la posición geográfica exacta donde ocurrió el siniestro.
- b) Si el Armador, su agente, o el capitán de la nave, así como, el propietario del artefacto naval no toma las medidas necesarias para señalar el peligro y retira el naufragio; la Sociedad Portuaria, previa consulta con la Autoridad Portuaria, puede proceder a contratar la señalización y el retiro siendo asumidos los costos en que por este concepto se incurra por cuenta del armador, su agente, capitán o propietario, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.

3. El armador, su agente o el capitán de la nave, así como el propietario del artefacto naval, tiene la obligación de retirar los obstáculos que se originen por la caída accidental al agua de carga, equipos o materiales. El retiro estará a cargo de quien tenga bajo su responsabilidad el objeto en el momento del accidente. Si el responsable por la remoción del obstáculo no toma las medidas pertinentes, la Superintendencia de Puertos y Transporte en coordinación con la Dirección General Marítima, deberá efectuar el retiro a costa de aquél sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.

4. Cuando se produzcan accidentes en las instalaciones del Terminal, se levantará de inmediato un acta en la que se consigne toda la información pertinente a los hechos. El acta debe ser suscrita por los involucrados en el accidente.

5. La utilización de las áreas de almacenamiento y las que se asignan como tales en la SPPB implica por parte de los propietarios de la carga, asumir los daños o pérdidas que pueda sufrir ésta por razones de fuerza mayor o caso fortuito. Por lo tanto, no se indemnizará por los daños que se presenten por cualquiera de las circunstancias anteriores.

6. La SPPB no responderá por daños en la zona de almacenamiento cuando tales daños o averías obedezcan a evaporación, mermas, deterioro natural, o se deriven de vicios propios de la carga, del empaque o embalaje defectuoso o inadecuado por su poca consistencia o mala confección para la seguridad del contenido.

7. La SPPB no será responsable por faltantes o daños de los cargamentos, después de haber sido entregados a sus propietarios o representantes, así continúen permaneciendo en las áreas del Terminal.

8. De no demostrarse evidencia de alteración física de los empaques durante la tenencia de mercancía por parte de la SPPB, este no aceptará ni reconocerá reclamos por faltantes de carga declarada en sobordos y conocimientos en forma de atados, bandejas, pallets, o contenedores, cuya cantidad por unidad de carga o empaque no pueda ser previamente comprobable por sus funcionarios al momento de su recibo.

9. El dueño de la carga o su representante deberá disponer de una persona en la instalación portuaria para que atienda y asuma las responsabilidades sobre la documentación y promesas de pago a favor del Terminal, cuando es evidente su responsabilidad sobre las averías que surjan durante el desarrollo de la operación portuaria.

10. Los daños a la carga, a las naves o a los bienes ocasionados durante la prestación de servicios contratados con empresas distintas a SPPB serán responsabilidad de la empresa contratada. Cualquier reclamo al respecto deberá dirigirse al responsable del servicio.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

5.27.2. Plan de contingencia por derrame de hidrocarburos y escapes de GLP.

El Terminal de Puerto Bahía cuenta con la infraestructura y equipos necesarios para la implementación y ejecución de los planes de contingencia y manejo en casos de derrame o escape de hidrocarburos tales como granel líquido tipo hidrocarburos y sus derivados.

Dentro del plan de contingencia de SPPB se contempla en forma detallada todo el plan de acción en caso de presentarse algún tipo de suceso para derrame de hidrocarburos y también una línea de acción por contingencia en caso de presentarse manejo de GLP en el terminal. Las actividades asociadas al suministro de IFO's a los buques (bunkering) a través de operadores especializados dentro de las instalaciones de Puerto Bahía, deben acoger todas las medidas de seguridad y contingencia establecidas por SPPB.

En toda fuga o derrame de cargas y/o aguas aceitosas hacia el mar durante la transferencia se debe:

- Notificar inmediatamente al representante del Terminal quien ordenará el paro de la operación
- Notificar al Capitán del Buque, a la Autoridad Marítima, al ANLA y a su representante en el Buque.
- Las operaciones de transferencia de hidrocarburos se mantendrán suspendidas hasta establecer la causa de la fuga o el derrame y éste se haya controlado.
- Activar el Plan de Contingencia.
- SPPB está facultada para reiniciar o no continuar la operación previa autorización de la Autoridad Marítima.

Responsabilidad de los Costos Ocasionados por Fugas o Derrames

El Capitán del Buque, sus armadores, sus agentes, sus aseguradores y sus representantes serán solidariamente responsables por los Costos Ocasionados por Fugas y/o Derrames, por esto y deberán sufragar todos los costos y expensas de la limpieza por fugas o derrames de cargas, hidrocarburos y/o aguas aceitosas que provengan del Buque o de su operación, así como las multas que imponga la autoridad marítima.

La SPPB asumirá los costos de la limpieza por fuga o derrame sólo cuando se determine su responsabilidad por autoridad competente de la República de Colombia.

En los eventos previstos en los numerales de este artículo, Puerto Bahía no se hará responsable por ninguna demora ni por demandas ni reclamos por pérdidas derivadas de alguno de dichos eventos, incluyendo fletes muertos, daños económicos y lucro cesante.

Pago de Costos por Fugas o Derrames

Una vez establecida la responsabilidad de las fugas y/o derrames, para garantizar el pago oportuno de los costos y expensas ocasionados por una fuga o derrame de hidrocarburos y/o aguas aceitosas, se fija el siguiente procedimiento:

- La SPPB determinará los costos de los trabajos de limpieza y descontaminación, así como las demás expensas, entre otras, la utilización extraordinaria del puerto en que incurra el Buque.
- Antes del zarpe del Buque, los armadores, sus agentes y/o representantes de las pólizas de seguros, deberán depositar fondos suficientes en dólares de los Estados Unidos de América, conforme a la caución que establezca la Autoridad Marítima, que cubran los costos de limpieza en que incurrió SPPB, daños y perjuicios (daño emergente y lucro cesante), intereses (corrientes o por mora), costos, honorarios, utilización extraordinaria del puerto, multas y cualquier otro concepto que pueda resultar como consecuencia de la fuga o derrame.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

- SPPB informará oportunamente a la autoridad marítima de los hechos adjuntando las respectivas notas de protesta, relación de eventos y costos incurridos para hacer frente a la emergencia.
- SPPB podrá solicitar a la Autoridad Marítima abstenerse de dar el zarpe al Buque, si considera que no se ha dado suficiente garantía de pago de los costos y expensas ocasionadas por el incidente.

5.28. Condiciones para la circulación dentro del recinto portuario.

SPPB cuenta con el documento de plan estratégico de seguridad vial que direcciona la gestión para controlar los riesgos en la movilización de equipos, vehículos y personas dentro de las instalaciones del terminal Portuario.

5.29. Condiciones para la identificación de personas, equipos y cargas.

Para el ingreso de personas, SPPB cuenta con tres (3) puntos de acceso que son:

- Acceso Terminal de Hidrocarburos
- Acceso Terminal de Carga General
- Acceso Marítimo (Muelle de Servicios)

Toda persona que pretenda ingresar a la instalación portuaria es plenamente identificada y debe estar autorizada para poder acceder a SPPB, el proceso de control de acceso inicia desde los tres (3) puntos de acceso establecidos para ingreso de empleados, operadores portuarios, contratistas, visitantes y autoridades.

A toda persona que vaya a ingresar al Terminal se le hará la debida inspección de seguridad física (revisión de bolso, equipaje, caja, paquete etc., por parte del guarda de seguridad). De igual forma a cada persona que ingresa al terminal de SPPB, ya sea en forma permanente, visitante o eventual se le entregará un carnet, que debe portar en un sitio visible y con unas restricciones de acceso a las zonas donde no es autorizado su ingreso.

En el procedimiento de control de acceso de personas se encuentra todo el detalle para el control de acceso de trabajadores y visitantes tanto al terminal de carga general (multipropósito) como al terminal de hidrocarburos.

En el caso de embarque y desembarque de tripulantes y/o pasajeros deberá hacerse cumpliendo las normas emitidas por las autoridades colombianas competentes y con la autorización previa de Puerto Bahía, quien no asumirá responsabilidad alguna por el incumplimiento de normas de inmigración o emigración.

Los visitantes que requieran ingresar a un buque debe contar con la aprobación del capitán de la nave y del área de protección de Puerto Bahía.

Para el control e identificación de las cargas, SPPB tiene el procedimiento de ingreso, salida y manipulación de carga, donde se establecen las medidas de control para los diferentes tipos de carga, tales como: contenedores, maquinarias y equipos, carga suelta ó general, entre otros.

La carga solo es manipulada por el personal de operaciones para efectos de ubicación, reubicación, inspección de clientes, requerimiento de inspección por autoridades, entre otros.

Toda novedad detectada con respecto a la carga debe informarse al supervisor de protección en turno.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

5.30. Seguridad en prevención de accidentes y de seguridad industrial para las instalaciones en construcción.

SPPB es un terminal marítimo actualmente en operación, sin embargo, en el momento que se presenten nuevas actividades de construcción, SPPB cuenta con un sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo que incluye las medidas a seguir en áreas en proceso de construcción.

Este sistema de gestión contempla un manual general del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo, programas y procedimientos orientados a la prevención de accidentes y enfermedades de origen laboral.

5.31. Procedimientos para las demoras en sistemas de entornamiento y en citas para el ingreso y salida de vehículos de carga en la terminal portuaria.

El terminal de SPPB tiene unas áreas de entornamiento, tanto en el terminal de hidrocarburos para la atención de carro tanques de granel líquido, como en el terminal de carga general para el manejo de camiones de carga seca.

Estas áreas son las encargadas de dar atención a los conductores cuando los camiones no llegan a tiempo a la cita y toca reprogramar de nuevo el servicio de acuerdo con la logística de atención de camiones dentro del terminal. De igual forma se da la atención en caso de requerirse algún soporte documental.

Estas áreas ofrecen un sitio donde los conductores pueden bajarse del vehículo y descansar de su travesía mientras se le da atención a cada caso.

En SPPB se implementan las medidas de asistencia y atención a conductores con base en el “procedimiento de zona de entornamiento”.

5.32. Capacidad de las instalaciones y nivel de servicios.

El terminal de hidrocarburos de SPPB cuenta con una moderna instalación dotada con tecnología de punta para prestar el servicio de granel líquido tipo hidrocarburos, lo cual le permite atender buque tanques de gran tamaño con buenos rendimientos de transferencias de cargue y descargue de productos. De igual forma se cuenta con ocho (8) tanques de almacenamiento con capacidad de 330.000 barriles cada uno, lo que permite a SPPB una gran capacidad de almacenamiento para este tipo de carga en el Puerto de Cartagena.

El Terminal multipropósito cuenta con bodega y patios de almacenamiento, distribuidos eficientemente acorde con la naturaleza de las cargas y las necesidades de manejo de cargas hacia y desde los buques.

Mediante el sistema TOS de SPPB se pueden obtener reportes de estadísticas portuarias y capacidades de almacenamiento en tiempo real.

5.33 Niveles de rendimiento mínimo y de calidad del servicio.

SPPB, acorde con la planeación de los servicios diarios y ejecución de los servicios diarios prestados monitorea el rendimiento de los mismos.

SPPB hace encuestas periódicas a los clientes para medir el grado de satisfacción en la calidad del servicio prestado.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

5.34. Inspección de la instalación física portuaria.

El área de ingeniería y mantenimiento del Terminal de SPPB desarrolla programas de mantenimiento e inspección de instalaciones Portuarias incluyendo la infraestructura del muelle, las edificaciones y demás áreas del terminal.

El terminal de SPPB cuenta con el instructivo para arreglo de defensas del muelle, incluido el retiro de las mismas, cumpliendo con las medidas de seguridad industrial requeridas e identificando los equipos y demás elementos necesarios para realizar la actividad

De igual forma el terminal de SPPB tiene el instructivo de inspección de obras civiles y edificaciones donde se revisan periódicamente las edificaciones, casino, subestaciones eléctricas, plantas de tratamientos de aguas residuales, la bodega de almacenamiento, entre otros.

El terminal de SPPB, también tiene implementado un instructivo para Inspección de muelle, instructivo de inspección de boyas de señalización, procedimiento de inspección de bitas y piñas de amarre, procedimiento de inspección y mantenimiento de pavimentos y de inspección y mantenimiento de adoquines en los patios del terminal, entre otros.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

CAPÍTULO -VI-
REGLAS SOBRE TURNOS DE ATRAQUE, DESATRAQUE DE NAVES y PRELACIONES

6.1. Anuncio, Arribo y Permanencia de Naves

Toda nave que pretenda el uso de las instalaciones de Puerto bahía, debe haber sido previamente anunciada, confirmada y aceptada con los documentos exigidos en el presente Reglamento.

SPPB hará un óptimo manejo de sus recursos para garantizar la apropiada planeación para el manejo de los buques, dando la prelación conveniente para lograr el mayor aprovechamiento y optimización del uso de sus instalaciones.

6.2. Prelaciones para el atraque.

La prelación de atraque se efectúa en orden de arribo a la Instalación Portuaria o zona de fondeo, teniendo en cuenta el orden descrito en este Reglamento. La autorización de atraque o desatraque debe ser coordinada y autorizada por la SPPB. Toda nave, cualquiera que sea su nacionalidad, clasificación, tonelaje de registro, eslora, manga o calado, para efectos de autorización de atraque, se somete a la prelación que se detalla a continuación, la cual puede ser modificada por la Sociedad Portuaria de acuerdo con las condiciones operativas en sus muelles:

- Arribada forzosa.
- Buques de la Armada Nacional.
- Buques de las Armadas extranjeras en visita oficial.
- Naves de pasajeros de turismo.
- Naves con cargamentos perecederos, con limitaciones para su conservación a bordo.
- Naves Portacontenedores
- Naves car carrier.
- Barcos con carga general.
- Barcos graneleros.
- Buque tanques.
- Naves de cabotaje.

La prelación establecida se aplica a las naves fondeadas que hayan arribado dentro del mismo período de 12 horas, siempre y cuando hayan confirmado su arribo, solicitando servicios, presentado la documentación completa y se encuentren declaradas en libre plática.

Las prelaciones de atraque podrán ser modificadas o ajustadas por SPPB, previo aviso a los interesados, teniendo en cuenta la situación operativa en función de la especialidad de los muelles dedicados al manejo de líquidos, al tipo de naves, rendimiento de equipos y tiempos de trabajo. Las naves de línea regular tendrán prelación sobre las naves de línea ocasional.

Si se presenta igualdad respecto a la prelación para dos (2) o más naves del mismo tipo, se tendrá en cuenta el orden de arribo como criterio para la definición, sin embargo, se tendrá en cuenta los criterios de planeación de SPPB.

Cuando una nave transporte o vaya a transportar carga de origen animal o vegetal, procesada o semiprocada, susceptible de servir de vehículo o vector de problemas sanitarios o infectocontagiosos, deberá someterse a la inspección correspondiente y sólo será considerada su solicitud de atraque una vez SPPB reciba la conformidad escrita de las autoridades correspondientes.

Las naves de guerra nacionales o de bandera extranjera, buques escuela y naves en visita oficial, que hayan sido anunciadas previamente por la Armada Nacional, podrán atracar en los muelles de

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

la instalación portuaria por el tiempo que sea necesario para las formalidades protocolarias; el resto del tiempo deberán permanecer en zona de fondeo.

En el caso del terminal de hidrocarburos. Las reglas de prioridad y derechos de preferencia están indicadas en el procedimiento off take & in take.

6.3. Prelaciones para el Servicio de Practicaje.

Los servicios de practicaje no son prestados directamente por SPPB, estos se ajustan a lo descrito en el numeral 4.4.2 **Servicio de practicaje**, y la prelación para este servicio se ajusta a las mismas condiciones establecidas para la nominación, aceptación de buques, de atraque y asignación de muelles; establecidos por Puerto Bahía. Lo anterior teniendo en consideración que el Práctico es nominado por el Agente Marítimo, en cumplimiento de la normatividad marítima establecida para este servicio.

6.4. Alistamiento de las naves para iniciar trabajos.

Puerto Bahía ha implementado el protocolo y procedimiento en el TOS, tal como se detalla en el “Procedimiento de Planeación de Barcos”, con el cual se definen los circuitos básicos desde la recepción de la información sobre la Motonave previamente a su llegada y durante toda la operación de esta hasta su salida del terminal. Este procedimiento aplica para el proceso de Gestión de Operaciones, la planeación de buques inicia con el Anuncio del viaje y Motonave por parte del consignatario o Agente Marítimo y termina con el envío de reportes de Tarjas, planos y avisos de finalización de la Motonave.

En el caso de buque tanques, antes de iniciar la operación, SPPB llevará a cabo una inspección de seguridad industrial para determinar la condición segura del buque, de acuerdo con los estándares internacionales de OCIMF (Oil Companies International Maritime Forum).

Cualquier cambio en el proceso de transferencia de carga será de común acuerdo entre el Capitán de la nave o la persona que éste designe como representante del Buque y el representante de la instalación portuaria.

El permiso para iniciar operaciones de cargue y descargue, embarco o desembarco, lo otorga SPPB.

Antes de comenzar operaciones, la nave debe estar debidamente atracada en el Terminal o fondeada, y se debe haber dado cumplimiento a las normas y procedimientos de seguridad industrial y alistamiento para cargar o descargar, de acuerdo con lo establecidos por el área de Operación de Puerto Bahía. Igualmente se seguirán las disposiciones establecidas en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PIIP) para el proceso de interfase.

6.5. Asignación de muelle y Atraque.

Toda nave de bandera extranjera que arribe a los terminales de Puerto Bahía se registrará de acuerdo con las normas vigentes colombianas y por el Código del Comercio.

Ninguna embarcación cualquiera que sea su tonelaje, clase y nacionalidad puede arribar al Terminal sin previo aviso y solicitud de visita oficial por parte de las Autoridades Marítimas y Portuarias.

6.6. Prohibiciones para las naves durante su permanencia en el Terminal.

Está prohibido a las naves durante su permanencia en las instalaciones de Puerto Bahía:

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

- Pruebas de Máquina: Por ninguna razón se podrán efectuar pruebas de máquinas cuando el Buque esté atracado / amarrado, sin autorización de Puerto Bahía, especialmente durante las actividades de cargue / descargue.
- Humo de Chimeneas: Está prohibido soplar la tubería de la caldera. El exceso de humo o cualquier emisión de chispas de la chimenea, deberá eliminarse inmediatamente.
- Botes Salvavidas: En la SPPB está totalmente prohibido abrir o arriar al agua los botes salvavidas salvo en casos de emergencia. Sin embargo, el Buque, previa autorización de la Capitanía de Puerto, podrá hacerlo en el área de fondeo.
- Trabajos de Reparación: Está prohibido todo tipo de trabajo de reparación que de alguna forma inhabilite o restrinja el movimiento autónomo del Buque. Además, están prohibidas todas las actividades que generen riesgo de incendio y/o explosión.
- En caso de requerirse una reparación urgente (en circunstancias excepcionales) se deberá solicitar la autorización de la SPPB por escrito. Cualquier reparación debe tener la aprobación de la Capitanía de Puerto.
- Prohibición de fumar: Está prohibido fumar en las áreas restringidas de las instalaciones portuarias de Puerto Bahía.
- No se hará desguace de naves en los muelles de Puerto Bahía.
- Ejecutar reparaciones en las máquinas o realizar trabajos que inhabiliten el Buque durante su permanencia en los Terminales de la SPPB. Si una nave no puede ser movilizada por sus propios medios cuando sea requerida para ello por Puerto Bahía, se recurrirá al servicio de remolcador con el fin de ubicarla en el lugar apropiado. Puerto Bahía podrá ordenar que un remolcador retire la nave y los gastos en que se incurra serán sufragados por el Capitán de la nave o su agente marítimo.
- Está prohibido efectuar trabajos de rasqueteo y pintura en el casco y cubierta de las embarcaciones, en las instalaciones portuarias de Puerto Bahía.
- Otras actividades que a criterio de SPPB pongan en riesgo la integridad del Terminal Portuario.

6.7. Suministro de agua potable y combustible para las naves.

El suministro de combustibles (IFO's) y agua potable, se podrá realizar en las instalaciones de Puerto Bahía, a través de operadores portuarios especializados, calificados y certificados ante las Autoridades competentes y debidamente registrados ante SPPB.

Los Operadores externos que realizan estas operaciones de apoyo marítimo, están obligados a cumplir con normas y procedimientos para la prevención, control y atención de emergencias por derrames, incendios y/o explosiones de hidrocarburos y/o sustancias nocivas, establecidas en el PLAN DE CONTINGENCIA Y DE RESPUESTA A EMERGENCIAS DE PUERTO BAHÍA.

La Agencia Naviera se encarga de contactar a la empresa idónea, especializada y autorizada que se encargará de realizar esta actividad dentro de las instalaciones de SPPB, que para estos casos es un Operador Portuario que se encuentra debidamente avalado por la entidad competente

"Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A."

(Superintendencia de Puertos y Transporte, la Dirección General Marítima y la Autoridad Ambiental Local), a través de su respectivo permiso, autorización y resolución.

Es responsabilidad del Operador autorizado, disponer de los medios materiales, equipos y recurso humano necesarios para la prestación de estos servicios de manera segura y auto contingente.

6.8. Desatraque.

Una vez finalizadas las operaciones de cargue y descargue, los buques contarán con dos (2) horas máximo para proceder zarpar, tiempo en el cual harán el respectivo alistamiento para su navegación, salvo que a criterio de la SPPB se requiera el zarpe de una motonave antes de las dos (2) horas, el cual será previamente notificado al capitán de la embarcación.

La normatividad vigente y las Autoridades competentes han dispuesto las condiciones generales para ordenar el desatraque de una nave por razones de seguridad, orden público u operación deficiente, SPPB establece el procedimiento para ordenar y notificar con antelación la maniobra de desatraque a la nave por las razones anteriormente mencionadas y además deberá informar a la Autoridad Marítima dejando constancia sobre el hecho que motiva esta decisión del desatraque.

Cuando las labores de cargue o descargue de una embarcación afecten el normal desarrollo de la instalación portuaria por bajo rendimiento, ya sea imputable a la embarcación o a sus representantes o cuando no utilicen durante la operación los horarios y recursos asignados, Puerto Bahía presentará carta de protesta por Demora con el fin de evaluar los términos de contratos.

PARAGRAFO 1: Cuando se solucione el problema, la nave deberá someterse a la nueva programación de atraque.

PARAGRAFO 2: Cuando la SPPB curse una notificación de maniobra de desatraque para una nave, esta operación deberá efectuarse dentro del tiempo señalado en la orden. El tiempo máximo no excederá de dos (2) horas, salvo que a criterio de la SPPB se requiera el zarpe de una motonave antes de las dos (2) horas, el cual será previamente notificado al capitán de la embarcación.

PARAGRAFO 3: Una vez finalizadas las labores de cargue o descargue, la embarcación tiene dos (2) horas máximo para zarpar o fondear, salvo autorización de la instalación portuaria para que permanezca mayor tiempo atracada ó que a que a criterio de la SPPB se requiera el zarpe de una motonave antes de las dos (2) horas. Si la embarcación no zarpa en el plazo fijado, será responsable por los perjuicios ocasionados a la nave programada para atracar en la instalación portuaria.

PARAGRAFO 4: Cuando, con el fin de optimizar la utilización del muelle, la Sociedad Portuaria ordene una movilización de una nave de un muelle a otro, los gastos ocasionados correrán por su cuenta. Cuando una nave requiera un muelle específico para su atraque y esto implique movilizar otra nave hacia otro muelle, los gastos de maniobra serán por cuenta del Agente Marítimo que solicitó el cambio.

6.9. Orden de Desatraque.

En términos generales, la orden de desatraque procede en los siguientes casos:

- Cuando la autoridad marítima disponga el desatraque de una nave por razones de seguridad u orden público.
- Cuando las labores de cargue o descargue de una embarcación, afecten el normal desarrollo de las operaciones portuarias por bajo rendimiento imputable a la embarcación o a sus

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

representantes, o cuando no utilicen durante la operación los horarios y recursos asignados. La nave ocupará el último turno para el atraque en relación con las naves de su tipo fondeadas.

- Cuando en la nave que esté atracada, la autoridad competente detecte enfermedades infectocontagiosas y sea declarada en cuarentena, deberá ser trasladada en forma inmediata al “área de fondeo de cuarentena” establecida por la autoridad marítima. En este evento, los autorizados, deben comunicar al comité local de protección de la jurisdicción y al Ministerio de Salud y Protección Social, para que cumpla con las funciones de monitoreo y evaluación de las emergencias de salud pública según lo establecido en el Reglamento de Sanidad Portuaria de SPPB.
- En algunos casos especiales, que se requiera el zarpe, previa justificación de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía.

Una vez finalizadas las labores de cargue y/o descargue, la nave deberá zarpar o fondear de forma inmediata, salvo autorización expresa de la terminal portuaria para que permanezca mayor tiempo atracada. Si alguna nave no desatraca dentro del plazo estipulado, será responsable por cualquier perjuicio causado por su demora.

Puerto Bahía podrá suspender las operaciones y exigirá el retiro de cualquier Buque de la instalación portuaria, por:

- El no cumplimiento de una o más regulaciones portuarias aquí descritas
- En caso de incendio y/o contaminación.
- Insatisfacción con el equipo del Buque, con los procedimientos de la tripulación o por pérdida de estabilidad del Buque, si a juicio del Operador entrevé un riesgo para las instalaciones del Terminal, el personal, las operaciones o el Buque.
- Actuaciones del Buque que no cumplan satisfactoriamente con las exigencias establecidas por la SPPB y se constituyan en un riesgo para la operación.
- Disposición de la autoridad marítima y portuaria por razones de seguridad, orden público u operación deficiente previamente establecida por Puerto Bahía.
- Por condiciones climáticas no seguras para la operación.

6.10. Requisitos para el Zarpe.

Ninguna nave, podrá salir del Puerto sin el zarpe que expide la Autoridad Marítima, conforme a las exigencias legales.

La maniobra de zarpe involucra la siguiente secuencia de actividades:

- Una vez finalizada la operación de transferencia de carga o desconectados los equipos de carga, se procede al desamarre del buque.
- Operaciones Marinas del puerto, verifica que el equipo de amarradores esté completo y con la inducción de HSE actualizada.
- Se coordina entre buque y tierra para dar inicio al desamarre. La comunicación, mediante radio VHF, el piloto práctico efectúa la operación de desamarre, se coordina la salida del buque con personal de Operaciones Marinas, supervisando cualquier condición o riesgo para las instalaciones.
- El buque inicia a largar los cabos y el amarrador procede a liberarlos de los ganchos,
- Inmediatamente se hayan liberado los cabos se procede a cerrar el gancho y asegurarlo.

El área de Operaciones realizará el seguimiento de la maniobra de atraque, desatraque y estará en permanente coordinación y comunicación con el piloto práctico, el capitán del buque, alertará de inmediato sobre maniobras que podrían afectar la integridad de las instalaciones.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

6.11. Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes.

Los Capitanes de las naves tienen la responsabilidad por la aplicación del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, cuando navegan dentro del puerto o en sus inmediaciones.

6.12. Reglas para permanencia, prohibiciones y prestación de servicios a las naves en la instalación portuaria.

Toda nave de bandera extranjera que arribe a las instalaciones del Terminal de Puerto Bahía se registrará de acuerdo con las normas vigentes colombianas y por el Código del Comercio.

Ninguna embarcación cualquiera que sea su tonelaje, clase y nacionalidad puede arribar al Terminal sin previo aviso y solicitud de visita oficial por parte de las Autoridades.

El Buque será aceptado por el Terminal de SPPB, una vez cumpla con los requisitos de las Autoridades Marítimas y Portuarias colombianas y las especificaciones técnicas y operativas establecidas por SPPB en el presente Reglamento.

6.12.1 Planeación de arribo

SPPB hace planeación de operaciones y de buques para determinar el lugar de atraque de las naves, para ello tiene en cuenta el tipo de operación, tipo de nave, eslora, calado, áreas de almacenamiento y tiempo de operación. La planeación de arribo de buques para la asignación de muelle tiene en cuenta los siguientes aspectos generales:

- Hora de arribo a la boya de mar.
- Regularidad o frecuencia del servicio de la nave o línea naviera hacia o desde el puerto.
- Tipo de carga, volumen y naturaleza.
- Tipo de nave y dimensiones.
- Equipamiento y/o maquinaria que garanticen las más altas ratas de carga/descarga.
- Tiempo de permanencia.

Puerto Bahía comunicará oportunamente a la agencia marítima, quien a su vez confirmará a los operadores portuarios designados, la hora y posición de atraque para cada nave.

El terminal de Puerto Bahía cuenta para la planeación y atraque en el muelle multipropósito (carga general) con el “procedimiento de planeación de barcos” y el “instructivo para atraque de motonaves” y para el muelle de hidrocarburos cuenta con el instructivo de “amarre de buques en muelle” y el “procedimiento off take & in take”.

6.12.2 Notificación de arribo

Toda embarcación que arribe a la Sociedad Portuaria de Puerto Bahía 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 Transporte y la Dirección General Marítima, notificando y confirmando su arribo de acuerdo con los plazos estipulados para el efecto.

Los Capitanes de los Buques suministrarán a través de su Agente Marítimo, información al Terminal, por comunicación radial o escrita de su Tiempo Estimado de Arribo (ETA), con 72, 48 y 24 horas de anticipación.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

6.12.3 Contenido del aviso de arribo

El aviso de arribo para efectos portuarios debe contener, por lo menos, la siguiente información:

- El nombre y nacionalidad de la nave.
- El T.N.R. y el T.B.R
- Calado, eslora y manga escotillas
- Los nombres del Armador o propietario, el capitán y agente marítimo.
- El tiempo estimado de arribo (ETA) y el tiempo estimado de salida (ETD).
- Tipo, clase y clasificación
- Cantidad de bodegas y dimensiones de las escotillas
- Eslora, manga y guinda
- Estimado de carga admitida
- Cualquier otra información de importancia relacionada con el manejo de la carga y la seguridad de la nave en el terminal.

6.12.4 Aceptación del buque

El Buque será aceptado por el Terminal una vez cumpla con los requisitos de las Autoridades Marítimas y Portuarias colombianas y las especificaciones técnicas y operativas establecidas por la SPPB.

6.12.5 Pérdida de Turno de Atraque

Se pierde el derecho al turno de atraque en los siguientes casos:

- Por orden de la autoridad sanitaria cuando detecte, en las naves, tripulantes o pasajeros con enfermedades infectocontagiosas.
- Por orden de las autoridades competentes cuando estas detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas fito-sanitarios.
- En el caso de las naves cuya carga a embarcar no esté disponible y exista el peligro de interrumpir la continuidad de las operaciones.
- Cuando una nave no ha presentado la documentación exigida por la Sociedad Portuaria.
- Por razones de seguridad o de orden público.
- Por falta de disponibilidad de vehículos para labores continuas en operaciones determinadas previamente como directas o de evacuación inmediata.
- Por falta de garantías en el suministro de equipos y aparejos especializados para las operaciones de cargue o descargue.
- Por falta del programa de operaciones de la nave.
- Por incumplimiento del itinerario anunciado.

Para efectos del terminal de hidrocarburos, además, las establecidas en el documento “Off take – In take procedures”.

6.12.6. Periodo de Estadía de las Naves

Los periodos de permanencia de las naves en las instalaciones del Terminal de Puerto Bahía, inician desde el momento que queda atracado al muelle (all fast) hasta cuando se suelta el ultimo cabo y zarpa.

"Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A."

La Autoridad Marítima autorizará el abarloadamiento de embarcaciones menores o artefactos navales para efectuar operaciones, previa coordinación con la Sociedad Portuaria Puerto Bahía, con el Agente Marítimo y con el Capitán.

6.12.7. Naves Inactivas

Ninguna nave inactiva podrá permanecer en el Terminal sin permiso escrito de la Autoridad Marítima y de Puerto Bahía. Otorgado el permiso de inactividad, se determinará el sitio de fondeo por parte de la Autoridad Marítima y se aplicarán las tarifas correspondientes para las naves inactivas en zonas de fondeo, durante el periodo requerido.

Para efectos de este reglamento, un Buque está inactivo o fuera de servicio si:

- Sus certificados de seguridad y navegabilidad están vencidos,
- Si la Autoridad Marítima lo ha declarado como tal,
- Si por orden de autoridad competente se encuentra detenido en puerto.

6.12.8. Precauciones de las naves en las maniobras de atraque y desatraque

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

Las comunicaciones durante la maniobra de atraque, desatraque y movilización se harán por radio cuyo uso será obligatorio para los que presten servicios de pilotaje, remolcador y amarre de naves. Para la comunicación se utilizará el canal del sistema VHF que determine la Autoridad Marítima, durante la maniobra sólo podrán intervenir en este canal los Operadores Portuarios y SPPB.

Para efectos de fondeo de embarcaciones se utilizarán los sitios definidos por la Capitanía de Puerto.

El acoderamiento de naves o artefactos navales a unidades atracadas en los terminales de la SPPB, podrá ser autorizado solo por la Terminal Portuaria, previa solicitud de los capitanes de las naves o sus representantes, siempre y cuando las circunstancias operativas lo requieran y lo permitan. La responsabilidad por los daños que puedan sufrir las naves o los cargamentos no será imputable en ningún caso a Puerto Bahía.

Los armadores, Capitanes de naves, contratistas, transportadores terrestres, marítimos o sus representantes, agentes marítimos y demás personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades dentro de las instalaciones portuaria de Puerto Bahía, serán responsables de los accidentes, de las lesiones a personas, daños de productos, daños a las instalaciones portuarias, que puedan ser causados por condiciones inseguras, mal estado o deficiencia de los equipos y aparejos suministrados por ellos, la escasa visibilidad y obstáculos que impidan realizar la operación correctamente, entre otros.

Cuando se produzcan averías durante la operación, se levantará de inmediato un acta, en ella se determinarán las causas y se cuantificará y calificará en detalle lo ocurrido. El acta deben suscribirla los representantes de quienes estén al frente.

Los usuarios y operadores portuarios que causen daño a los equipos o instalaciones de propiedad de Puerto Bahía, previo peritazgo que determine la responsabilidad, deberán cancelar de inmediato los valores determinados. En caso contrario se procederá a hacer efectiva las pólizas que en su momento se exigieron para cubrir estos riesgos.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

En los casos en que se produzcan daños en los muelles o en los buques y barcazas, y que exista duda por la responsabilidad, Puerto Bahía, solo responderá, cuando la Justicia así lo determine.

Puerto Bahía, no será responsable por demoras, interrupción o suspensión de la actividad en sus Terminales por fuerza mayor o caso fortuito, tales como acto de autoridad, guerra civil o internacional, revolución, asonada, motín, huelga, paro o cuando en la zona aledaña a ésta, se presenten condiciones climáticas tales que a juicio de Puerto Bahía, hagan peligrosa la prestación de servicios.

Por regla general las operaciones de cargue y/o descargue se efectuarán a las naves atracadas en los terminales de SPPB. Estando la nave atracada, Puerto Bahía podrá autorizar el descargue a gabarras o planchones; en este caso la mercancía pagará uso de instalaciones portuarias y el planchón o gabarra pagará uso de muelle.

Todo planchón o gabarra, atracado al muelle, esté o no trabajando, pagará a Puerto Bahía el uso de muelle de acuerdo con la tarifa establecida para este tipo de embarcaciones.

En casos especiales y de acuerdo con la situación operativa, la Autoridad Marítima, podrá autorizar operaciones en zona de fondeo.

"Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A."

**CAPÍTULO -VII-
CONTROL DE RIESGOS Y MEDIO AMBIENTE**

Para la protección del medio ambiente y manejo marino, SPPB desarrolla sus actividades enmarcadas dentro del Plan de Manejo Ambiental (PMA) de SPPB y su respectivo programa de seguimiento y monitoreo (PSM), y la Licencia Ambiental. El estado de cumplimiento de estos planes es revisado periódicamente por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA en cada uno de los Informes de Cumplimiento Ambiental (ICA) y en visitas de control y seguimiento ambiental a la instalación portuaria.

SPPB cuenta además con un procedimiento de recepción y manejo de residuos generados por buques como parte de un programa de gestión integral de los residuos generados durante la operación, los cuales son manejados con operadores portuarios que cuentan con permisos y licencias ambientales para el transporte y disposición final de dichos residuos. De igual forma se hace seguimiento desde el inicio de la operación hasta la disposición final de estos residuos.

Importante reiterar que SPPB, como beneficiario de la Licencia Ambiental, es responsable del cumplimiento de esta y de la normatividad ambiental vigente; adicionalmente, cualquier persona, natural o jurídica, usuario u operador dentro de las instalaciones de SPPB esta en la obligación de dar cumplimiento a los requerimientos ambientales, para lo cual SPPB también es responsable de difundir y dar a conocer dichas obligaciones, y de verificar su cumplimiento.

7.1. Seguridad en el trabajo

Sociedad portuaria Puerto Bahía, en su condición de concesionario para la prestación de servicios portuarios, y en general todos los que realicen actividades al interior de la terminal portuaria, están obligados a cumplir las siguientes disposiciones de seguridad:

1. Usar 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 la terminal portuaria, considerando la exposición a los riesgos.
2. Usar uniformes, distintivos y credenciales que identifique a la empresa para la cual presta sus servicios, cumplir con las normas en materia de seguridad industrial que disponga el Gobierno Nacional y cumplir con lo dispuesto en los convenios internacionales ratificados por Colombia.
3. Reportar las condiciones de riesgo y accidentes que se presenten durante las operaciones, para lo cual se deberá contar con un protocolo para su gestión.

El ingreso al Puerto está permitido únicamente al personal autorizado, quien deberá cumplir con el procedimiento establecido en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PBIP) y con las normas de seguridad y salud en el trabajo (SST) y las políticas de protección al medio ambiente, entre estas prácticas:

- a) Es obligatorio el uso del equipo básico de protección personal en zona industrial.
- b) Antes de iniciar cualquier trabajo se debe realizar y documentar el respectivo análisis de riesgo.
- c) Se debe solicitar el permiso de trabajo y verificar las condiciones del lugar antes de realizar cualquier labor.
- d) Está prohibido el porte de alcohol o drogas ilegales y el ingreso de personas que estén bajo el efecto de las mismas.
- e) Solo se podrá fumar dentro de las zonas establecidas para tal fin.
- f) Está prohibido el ingreso de armas de fuego.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

- g) Toda persona que conduzca vehículos de la Empresa o lo haga dentro de instalaciones de Puerto Bahía debe respetar los límites de velocidad establecidos y tener su respectivo permiso de acceso y pase de autorización interna.
- h) La notificación, investigación y divulgación de incidentes y accidentes es obligatoria.
- i) Toda persona ajena a Puerto Bahía debe tramitar el permiso de ingreso con el encargado del área a visitar.
- j) Toda persona dentro de las instalaciones de Puerto Bahía. debe portar su identificación en un lugar visible.

En Puerto Bahía se tiene implementado un sistema de gestión de protección, programa ambiental y de seguridad y salud en el trabajo, que contiene:

- Manual del SG-SST
- Manual de Gestión Ambiental
- Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP)

7.2. Salud en el trabajo

Puerto Bahía en su condición de concesionario para la prestación de servicios portuarios y en general los usuarios del puerto tiene un Reglamento de higiene y seguridad de SPPB, con el fin de mantener adecuadas condiciones de trabajo y prevenir las enfermedades laborales.

Limpieza del puerto. Los autorizados y en general los prestadores de los servicios en los puertos serán responsables por la limpieza de los muelles, y en general de las zonas utilizadas en la terminal portuaria, las cuales deberán mantenerse limpias al término de las operaciones.

7.3. Fumigaciones

Cuando se requiera la fumigación de un área dentro del recinto portuario, esta deberá ser autorizada y ejecutada de acuerdo con el Reglamento de sanidad Portuaria de SPPB y el procedimiento de control de plagas y vectores de SPPB y ejecutados a través de personal calificado en esta área u Operador Portuario clasificado y registrado ante el Puerto para realizar esta actividad.

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

7.4. Residuos contaminantes procedentes de los buques

Los residuos contaminantes procedentes de los buques que arriben a SPPB se manejarán según el procedimiento de recepción y manejo de residuos generado por buques y dando cumplimiento al Convenio MARPOL Protocolo 1978. Los capitanes de las naves deberán cumplir con las disposiciones vigentes contenidas en el citado Convenio sobre dotación de elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.

7.5. Cargas de origen animal y vegetal

Puerto Bahía está habilitada para recibo y atención de naves con transporte carga de origen animal o vegetal, procesada o semi procesada, susceptible de servir como vehículo o vector de riesgo sanitario, estas cargas deberán someterse a la inspección sanitaria obligatoria en fondeo y su atraque y descargue serán autorizados cuando las Autoridades competentes (ICA – INVIMA) expidan el correspondiente permiso fitosanitario o zoosanitario para mercancías de importación o exportación.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

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

Sociedad Portuaria Puerto Bahía cumple y exige el estricto cumplimiento de las Normas Nacionales y Convenios Internacionales sobre Sanidad Portuaria, acorde con el reglamento de sanidad Portuaria de SPPB. los cuales estarán orientados a evitar que sus áreas portuarias se constituyan en riesgos de infección o intoxicación para personas y animales, de contaminación o polución, en concordancia con lo dispuesto en el Reglamento Sanitario Internacional - RSI 2005, así como aquellas normas que las modifiquen o adicionen.

Este Reglamento Sanitario Internacional (2005), o RSI (2005), es un acuerdo internacional jurídicamente vinculante suscrito por 196 países, entre los que se encuentran todos los Estados Miembros de la Organización Mundial de la Salud (OMS). Su objetivo consiste en ayudar a la comunidad internacional a prevenir y dar respuesta a los riesgos graves para la salud pública que puedan cruzar fronteras y amenazar a la población mundial. La finalidad y el alcance del RSI (2005) consisten en prevenir la propagación internacional de enfermedades y proporcionar protección frente a ellas, controlarlas y darles una respuesta de salud pública, todo ello de forma proporcional a los riesgos que supongan para la salud pública y evitando interferencias innecesarias con los viajes y el comercio internacionales.

7.6. Mercancías Peligrosas - IMDG

Puerto Bahía, además de los requerimientos normales de operación portuaria marítima, para el manejo de mercancías peligrosas, cumplirá las disposiciones contenidas en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, IMDG de la OMI. En el terminal de SPPB se adopta el procedimiento de identificación, manejo y almacenamiento de mercancías peligrosas acordes al manejo de este tipo de mercancías donde se relacionen su almacenamiento, transporte y tránsito dentro de la terminal portuaria, así como lo relacionado con los buques que transporten mercancías peligrosas.

7.7. Cargas de material explosivo o radiactivo

Todas las naves que transporten material explosivo o radioactivo deben adelantar el cargue y descargue conforme con los convenios internacionales ratificados por Colombia en las áreas de fondeo establecidas para tal fin por la Autoridad Marítima y las directrices que esta establezca.

Las Cargas de depósito prohibido: Deben de ser embarcados en forma directa, no pudiendo permanecer en la instalación, según el Código IMDG de la Organización Marítima Internacional las siguientes clases: Clase 1 (Divisiones del 1.1 al 1.6): Explosivos

Para el cargue y / o descargue de naves que transporten material explosivo, se deberá hacer la coordinación entre SPPB y las Autoridades Competentes.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

**CAPÍTULO -VIII-
DOCUMENTACIÓN Y ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN**

El control de tráfico marítimo en las aguas jurisdiccionales y en los puertos nacionales es competencia de la Dirección General Marítima en coordinación con la Armada Nacional. Las personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades marítimas o portuarias en la Bahía de Cartagena están obligadas a cumplir las disposiciones que para efectos del control del tráfico marítimo expida la DIMAR.

8.1. 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 a través de las Capitanías de Puerto, 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.

8.2. Documentación

Toda nave que arriba a un Puerto 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.

8.3. Actividades de Coordinación

Puerto Bahía, en su condición de concesionario autorizado para prestar servicios portuarios, coordina todas las actividades de planeación y programación de operaciones entre todos los miembros de la comunidad portuaria; operadores portuarios, los usuarios o sus representantes, así como las autoridades que intervienen al interior del recinto portuario.

En las labores de coordinación; SPPB contribuye en velar por el cumplimiento de normas aduaneras y de comercio exterior.

8.3.1. Normas Aduaneras y Derechos de Faros y Boyas

El Buque debe cumplir con las normas aduaneras al llegar y salir del puerto y esto será responsabilidad de los agentes marítimos del Buque. Los derechos portuarios y de faros y boyas deberán ser cancelados por los agentes del Buque. La operación de cargue no podrá iniciarse mientras no se haya efectuado el pago de los derechos portuarios a que haya lugar.

8.3.2. Documentación para Transferencia de Carga

El Agente Marítimo deberá presentar a SPPB, en medio físico y en medio electrónico, mínimo con veinticuatro (24) horas de anticipación al arribo de la nave, los siguientes documentos:

- a) Importación, tránsito internacional y transitoria:

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

- Relación de carga suelta, graneles sólidos, graneles líquidos y contenedores para la instalación portuaria, indicando su clase o tipo y condiciones especiales de manejo que requiera.
- Copia fiel del original de los conocimientos de embarque correspondientes a la carga.

b) Exportación:

- Relación de carga suelta, graneles sólidos, graneles líquidos y contenedores, indicando su clase o tipo y condiciones especiales de manejo que requiera.

c) Cabotaje entrado:

- Relación de carga suelta, graneles sólidos, graneles líquidos y contenedores, indicando su clase o tipo y condiciones especiales de manejo que requiera.
- Conocimiento de embarque o guías de cabotaje correspondientes a la carga.

d) Cabotaje salido:

- Relación de carga suelta, graneles sólidos, graneles líquidos y contenedores, indicando su clase o tipo y condiciones especiales de manejo que requiera.

PARAGRAFO: En todo caso, la documentación para carga de exportación será presentada en el tiempo del “Terminal Cut Off” establecido por SPPB.

En el caso del terminal de hidrocarburo se considerará el Bill of Lading (BL) cuando trae carga.

8.3.3. Documentación al Zarpe

Los siguientes documentos serán presentados a las Autoridades Portuarias antes del zarpe del Buque, bajo la coordinación y responsabilidad directa de la Agencia Marítima.

- Permiso de zarpe
- Lista de la tripulación actualizada
- Copia de cualquier certificado renovado durante la estadía en el Terminal.
- Copia de manifiesto de carga.

8.3.4. Documentos de Embarque y Desembarque

Puerto Bahía elaborará toda la documentación necesaria para la(s) carga(s) a descargar, así como las que se requieran para exportación e importación. El Capitán del Buque debe permitir y facilitar la elaboración de la documentación necesaria para autorizar el inicio de las operaciones o el zarpe de la nave.

Bajo ningún motivo se permitirá que el Capitán del buque zarpe sin firmar la documentación del embarque.

8.4. Visita Oficial

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

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

Los buques de guerra no están obligados a recibir esta visita. La autorización de arribo a las aguas jurisdiccionales o puerto colombiano de naves de guerra extranjeras será tramitada y autorizada por los ministerios de Relaciones Exteriores y de Defensa Nacional. No están exentos de visita los buques pertenecientes a las marinas de guerra cuando arriben a los puertos en actividades de transporte comercial.

8.5. Libre plática

Se entiende por recepción oficial de buques o “libre plática”, al procedimiento que se debe seguir para que un buque sea recibido oficialmente y aceptado en puerto sin cuarentena, Puerto Bahía y los operadores de puertos se abstendrán de operar si no se cuenta previamente con el otorgamiento de “Libre plática” que para el efecto expide la Capitanía de Puerto.

Una vez cumplida esta declaración, Puerto Bahía podrá autorizar el proceso de recepción de buques, validando requisitos y documentación aportada de manera previa al arribo o recalada del buque, para los periodos de fondeo y maniobras de atraque, establecidos en los procedimientos para el inicio de las operaciones de cargue y descargue de la nave.

La nota o aviso de alistamiento se presentará una vez el buque esté sujeto a las piñas de amarre del muelle y se encuentre listo para cargar o descargar.

Para los muelles de manejo de hidrocarburos, deberá cumplir con la inspección de seguridad (“safety check list”).

Los Buques podrán extender su Nota de Alistamiento mediante comunicación radial y/o escrita de acuerdo con el Manual de Procedimientos.

8.6. Reservas y derechos en la prestación de los servicios

Puerto Bahía y los operadores portuarios de la Terminal, aplicando la normatividad vigente, podrán suspender el servicio a las personas naturales o jurídicas, cuando estas 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 con criterios técnicos previamente establecidos.

La Sociedad Portuaria, puede suspender los servicios requerido por las personas naturales o jurídicas cuando éstas incumplan las normas establecidas y las de seguridad, o cuando los servicios a prestar impliquen peligro, para el medio ambiente, las personas o las instalaciones. 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.

La Sociedad Portuaria, puede no autorizar o suspender el ingreso de personas (contratistas, personas naturales registradas, personal de contratistas y proveedores, trabajadores o asociados de empresas o cooperativas, conductores, entre otros) que no hayan presentado los comprobantes de pago de salarios, compensaciones, prestaciones sociales, autoliquidación del sistema general de seguridad social integral (Ley 100 de 1993), y demás beneficios laborales legales y extralegales; así también cuando del análisis de estos documentos se deduzca el incumplimiento de las obligaciones que por ley le corresponden.

Las personas deberán acreditar documentalmente el cumplimiento de estos deberes, pudiendo la SPPB realizar controles generales o aleatorios sobre la materia.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

8.7 Reservas en las operaciones de cargue y descargue

La Sociedad Portuaria se reserva el derecho a:

- Supervisar el cargue y/o descargue de cualquier Buque para garantizar el cumplimiento de las regulaciones internacionales y notificar a la Autoridad competente en caso de contravención.
- No autorizar los servicios solicitados por los usuarios, cuando estos no se encuentren a paz y salvo con la instalación portuaria o incumplan las normas establecidas en el presente Reglamento.
- Suspender la autorización de prestación de servicios a usuarios y agentes marítimos que incumplan las normas de este Reglamento, o cuando la prestación de dichos servicios conlleve peligro a las personas, a la carga, al medio ambiente o a las instalaciones, o cuando las autoridades competentes así lo determinen.
- Exigir a los usuarios el cumplimiento del programa de los procedimientos y normas establecidos Puerto Bahía.
- Modificar las condiciones de uso de las instalaciones para los usuarios, cuando existan situaciones que puedan comprometer la seguridad, la eficiencia y las productividades de la instalación portuaria.
- Calificar el desempeño de los usuarios respecto a la eficiencia, seguridad, cumplimiento, capacidad técnica profesional y gestión administrativa.
- Solicitar a la autoridad competente la suspensión o cancelación definitiva del permiso o habilitación del usuario que incumpla la normatividad colombiana vigente o cuando no califique según el numeral anterior.
- Suspender el ingreso de los usuarios que se encuentre con la documentación legal vencida o que no cumplan los requisitos de inscripción requeridos por la SPPB.
- No autorizar la operación de cargue o descargue de embarcaciones o vehículos terrestres, cuando la documentación correspondiente no haya sido presentada conforme a la regulación legal colombiana y a las normas dispuestas en el presente Reglamento.

8.8 Notas de Protesta

El Terminal recibe y emite notas de protesta, a las cuales se les dará el trámite legal correspondiente. En las notas de protesta se consigna cualquier novedad o discrepancia respecto a la consignada en el Aviso de Buque Listo, esta nota debe ser registrada y presentada al Capitán del buque, todas estas acciones deben hacerse por medio del agente marítimo.

8.9 Verificación de Información

Puerto Bahía, se abstendrán de asignar puesto de atraque, para aquellas embarcaciones cuyos documentos no estén completos o debidamente elaborados o su información sea inconsistente.

La fecha y hora que se tiene en cuenta para el recibo de los documentos es aquella en la cual SPPB los acepta a satisfacción.

“Por la cual se aprueba la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.”

8.10 Prohibición para Descargar o Cargar Naves

Puerto Bahía, se reserva el derecho de cargar y/o descargar las naves. Si la documentación está incompleta o contiene errores e inconsistencias, de este hecho se informará a la Autoridad competente.

Histórico de Revisiones		
Revisión	Fecha	Descripción de la Modificación
1.0	20/08/2014	Creación del Documento
2.0		Se modifica de acuerdo con los nuevos requerimientos de la resolución No.0000850 del 06 de abril de 2017
3.0	27/08/2018	Se hacen ajustes según requerimientos y recomendaciones propuestas por la DIMAR.

Elaboró		Revisó		Aprobó	
Nombre	Wayne Sotelo / Jaime Pinto	Nombre	Alejandro Sejnaui	Nombre	Juan Ricardo Noero
Cargo	Asesor / Director de Documentación	Cargo	Director de Tecnología & Procesos	Cargo	Presidente
Fecha		Fecha		Fecha	

Revisó Técnico: Juan Pablo Alarcón Sierra – Apoyo a la Supervisión Técnica – VGC -- ANI

Revisó Ambiental: Verónica Villalba Campos – Asesora Ambiental - GITA – VPRE – ANI

Vo. Bo. Técnico: Edison Díaz García – Gerente de Proyectos Portuarios – VGC -- ANI

Vo. Bo. Ambiental: Beatriz Eugenia Orozco Gil – Coordinador Grupo Interno de Trabajo Ambiental – VPRE – ANI